И 277/201

ВЛІЯНІЕ

СУХОПУТНЫХЪ И МОРСКИХЪ СООБЩЕНІЙ

НА

КОЛОНИЗАЦІЮ И РАЗВИТІЕ

ЧЕРНОМОРСКАГО ПРИБРЕЖЬЯ КАВКАЗА.

Инв. № 57459

А. В. Верещагина.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Товарищества «Общественная Польза», Большая Подъяч., № 39.
1885.

58
фб-ов
И 277/201

ВЛІЯНІЕ

СУХОПУТНЫХЪ И МОРСКИХЪ СООБЩЕНІЙ

НА

КОЛОНИЗАЦІЮ И РАЗВИТІЕ

ЧЕРНОМОРСКАГО ПРИБРЕЖЬЯ КАВКАЗА.

А. В. Верещагина.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Товарищества «Общественная Польза», Большая Подъяч., № 39.
1885.

Печатано по распоряженію Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества.

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
имени
В. И. ЛЕНИНА
5600344

2007112155

Вліяніе сухопутныхъ и морскихъ сообщеній на колонизацію и развитіе черноморскаго прибрежья Кавказа.

(Сообщенія **А. В. Верещагина** Императорскому Вольному Экономическому Обществу въ засѣданіяхъ III отдѣленія 25 января и 27 февраля 1885 г.)

Мм. Гг. Въ общемъ собраніи Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, бывшемъ 29 января 1878 года, мною былъ сдѣланъ докладъ: «*Черноморское прибрежье Кавказа и его колонизація*». По выслушаніи этаго доклада собраніе просило меня—затронутые въ докладѣ вопросы, для подробной ихъ разработки, внести въ III и I Отдѣленія, смотря по ихъ спеціальностямъ.

Согласно такому постановленію общаго собранія, мною былъ составленъ докладъ, подъ заглавіемъ: «*Значеніе путей сообщенія въ дѣлѣ колонизаціи и развитіи Черноморскаго прибрежья Кавказа*», обсуждавшійся въ засѣданіи III Отдѣленія 2 марта того же 1878 года.

На основаніи данныхъ изложенныхъ въ докладѣ, Предсѣдателемъ отдѣленія Э. Р. Вреденомъ были предложены на обсужденіе вопросы: 1) *Улучшеніе морскихъ сообщеній* на Черноморскомъ прибрежьи Кавказа—цѣлесообразно или нѣтъ, принимая при этомъ во вниманіе настоящее положеніе этого края? 2) Представляется-ли возможнымъ и цѣлесообразнымъ безотлагательное уничтоженіе существующей *Черноморской береговой гребной флотиліи*, съ обращеніемъ ежегодно отпускаемыхъ на ея содержаніе 70,000 рублей на созданіе «пароходной конкуренціи»? 3) Въ какой мѣрѣ вызывается необходимостью устройство въ упомянутомъ краѣ *сухопутныхъ сообщеній* и не слѣдуетъ-ли *устройство* ихъ предпочесть *улучшенію* существующихъ морскихъ сообщеній? 4) Желательно-ли устройство прибрежнаго колеснаго пути *по самому берегу моря*, или слѣдуетъ *предпочесть* указанное въ

докладѣ направленіе? 5) Съ проведеніемъ прибрежной дороги представляется-ли надобность въ дальнѣйшемъ существованіи упомянутой «Гребной флотиліи», т. е. возможно-ли расчитывать на *ежегодное сбереженіе по 70,000 рублей*, отпускаемыхъ нынѣ казною на содержаніе этой флотиліи? и 6) *Безотлагательное устройство прибрежнаго колеснаго пути*, кромѣ удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ края, не вызывается-ли еще государственной потребностію въ этой дорогѣ, т.-е. не имѣетъ-ли эта дорога *государственнаго значенія?*

Изъ преній по всѣмъ этимъ вопросамъ выяснилось, что ни увеличеніе числа пароходныхъ рейсовъ, ни замѣна гребной флотиліи пароходною конкурренціею, равно какъ и вообще улучшеніе морскихъ сообщеній, не въ состояніи будутъ вызвать къ развитію колонизаціи, а тѣмъ болѣе къ процвѣтанію промышленности на западномъ прибрежьи Кавказа, такъ какъ въ настоящее время *замкнутость* и *неподвижность* этого края исключительно обусловливается *отсутствіемъ сухопутныхъ сообщеній.* Безотлагательное уничтоженіе существующей Черноморской береговой гребной флотиліи представляется *невозможнымъ* въ виду того обстоятельства, что эта флотилія содержитъ сообщенія береговыхъ пунктовъ, какъ между собою, такъ и съ проходящими пароходами, что весьма важно при отсутствіи въ краѣ дорогъ и при разливахъ многочисленныхъ рѣкъ и рѣчекъ; но существованіе этой флотиліи будетъ излишнимъ по устройствѣ прибрежной дороги, причемъ и сбереженіе расхода на нее въ упомянутомъ количествѣ представляется вполнѣ возможнымъ. Принимая, затѣмъ, *вопіющую необходимость* и *неотложность устройства прибрежнаго колеснаго пути*, какъ имѣющаго не только мѣстное, но и *государственное значеніе*, собраніе высказалось въ пользу проведенія такого пути *по серединѣ прибрежной полосы*, что должно быть опредѣлено изысканіемъ и трассировкою, но *ни въ какомъ случаѣ не по самому берегу моря.*

Въ виду изложеннаго и согласно постановленію своему, III Отдѣленіе просило Совѣтъ Общества: относительно скорѣйшаго устройства прибрежной центральной дороги ходатайствовать предъ его высочествомъ намѣстникомъ кавказскимъ и съ таковымъ же ходатайствомъ отнестись въ министерство путей сообщенія.

Приведенное постановленіе III Отдѣленія было сдѣлано семь лѣтъ тому назадъ, но съ тѣхъ поръ на Черноморскомъ прибрежьи Кавказа многое уже измѣнилось и мнѣ вновь приходится излагать данныя какъ въ отношеніи *сухопутныхъ*, такъ и *морскихъ* сообщеній.

Въ настоящемъ докладѣ я не буду повторять того, что было уже мною высказано въ предшествовавшемъ сообщеніи Отдѣленію; точно

также считаю излишнимъ излагать свои личные взгляды и убѣжденія. Вопросъ о путяхъ сообщенія въ послѣднее 10-лѣтіе нѣсколько разъ поднимался и обсуждался въ разныхъ коммиссіяхъ; по этому предмету также не мало было представленій и ходатайствъ отъ разныхъ администраторовъ. Основу для моего доклада составляютъ именно данныя этихъ коммиссій и ходатайствъ, а затѣмъ, сопоставленіе этихъ данныхъ съ тѣмъ, что дѣлается на самомъ дѣлѣ, на практикѣ.

Всесвѣтная колонизація даетъ намъ самый осязательный примѣръ въ томъ, что всегда и у всѣхъ народовъ *море* служило главнымъ факторомъ въ дѣлѣ развитія экономическаго благосостоянія колонизируемой страны, коль скоро эта страна соприкасалась морю. Достоинство и цѣнность Черноморскаго Кавказскаго побережья для Россіи въ томъ и состоитъ, что оно прилегаетъ къ берегу Чернаго моря, и что по этому всѣ его естественныя богатства легко эксплоатировать, какъ для водворенія благосостоянія въ средѣ его обитателей, такъ и вообще въ видахъ приращенія русскаго народнаго богатства. Благодаря владѣнію Россіей берегомъ Чернаго моря отъ Батума (на востокѣ) до устьевъ Дуная (на западѣ), понятна важность основанія и развитія каботажнаго судоходства между сѣвернымъ и восточнымъ его берегами, восполняющими другъ друга своими произведеніями, а потому и представляющими исключительно благопріятныя условія для мореходнаго промысла въ интересахъ судохозяевъ и для связи колонизируемаго побережья съ метрополіей.

Въ виду такихъ данныхъ, основнымъ условіемъ для экономическаго развитія Черноморскаго Кавказскаго прибрежья, представляется *созданіе и развитіе торговаго мореходства вдоль упомянутаго берега, въ тѣсной связи съ колонизаціей этого побережья*, чтобы колонизуемые обитатели этого края имѣли возможность снабжать торговыя суда грузами и сами удобно и дешево получать всѣ необходимыя для нихъ предметы. А изъ этого выходитъ, что развитіе торговаго мореходства вдоль Кавказскаго побережья и развитіе колонизаціи этого побережья составляютъ вопросы другъ друга восполняющіе и рѣшать которые отдѣльно, безъ общей ихъ связи—невозможно.

Было бы ошибочно разсчитывать, что развитія торговаго мореходства съ пользой для колонизируемаго края возможно достигнуть учрежденіемъ *субсидируемыхъ морскихъ сообщеній*. Ошибочность такого предположенія въ достаточной степени доказывается приводимыми ниже данными относительно услугъ оказываемыхъ нынѣ Кавказскому побережью субсидируемымъ русскимъ обществомъ пароходства и торговли. Равнымъ образомъ и «Черноморская береговая фло-

тилія», стоившая казнѣ до 70,000 руб. ежегоднаго расхода, какъ по ограниченному количеству ея судовъ, такъ и по маловмѣстимости въ нихъ груза, не могла и не можетъ оказывать серьезнаго вліянія ни на развитіе торговаго мореходства, ни на успѣхъ самой колонизаціи.

Точно также—какъ я имѣлъ уже честь высказать въ общемъ собраніи Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества,—созданіе благопріятныхъ условій для развитія Кавказскаго Черноморскаго побережья не можетъ быть основано на представленіяхъ мѣстныхъ администраторовъ, что они въ этомъ отношеніи не могутъ быть предоставлены самимъ себѣ и что, въ особенности по вопросу о *сухопутныхъ сообщеніяхъ*, они должны проявлять свою дѣятельность по выработанному правительствомъ *опредѣленному и законченному плану*, по подробнымъ инструкціямъ для точнаго и успѣшнаго исполненія такого плана.

---

1) *О сухопутныхъ сообщеніяхъ.*

Вопросъ о «сухопутныхъ» сообщеніяхъ на упомянутомъ прибрежьи весьма подробно былъ разработанъ въ коммиссіи, бывшей въ 1879 году въ Тифлисѣ, подъ предсѣдательствомъ главнаго инспектора гражданскихъ сооруженій на Кавказѣ М. Н. Герсеванова *). Въ этой коммиссіи обсуждалась весьма обстоятельная записка представителя отъ кавказскаго военно-народнаго Управленія П. А. Фрейера, который выяснилъ состояніе дорогъ въ Сухумскомъ отдѣлѣ **). Другой членъ коммиссіи, Ю. П. Проценко, представилъ въ эту коммиссію свой серьезный трудъ «Опредѣленіе сѣти главнѣйшихъ дорогъ въ Черноморскомъ округѣ и Сухумскомъ отдѣлѣ», который въ томъ же 1879 году былъ изданъ отдѣльною брошюрою.

Изъ брошюры г. Проценко видно, что до послѣдней восточной войны *дорожное дѣло*, какъ въ Черноморскомъ округѣ, такъ и въ Сухумскомъ отдѣлѣ, не выходило изъ ряда частныхъ «губернскихъ» дѣлъ каждой изъ этихъ территорій.

«Государство,—говоритъ г. Проценко,—въ лицѣ высшей кавказской администраціи, почти не принимало въ этомъ дѣлѣ руководящаго начала и свое участіе къ нему выражало только лишь тѣмъ, что одобряло тотъ или другой проэктъ дороги, представлявшійся мѣстною властію и, при случаѣ возможности, отчисляло иногда отъ

---

*) Нынѣ директоръ института путей сообщенія имени императора Александра I.

**) Записка г. Фрейера приложена къ протоколу коммиссіи за № 3.

своихъ суммъ, можно сказать, остатки отъ другихъ мѣропріятій подобнаго рода въ другихъ областяхъ Кавказа. Вслѣдствіе такого отношенія къ дѣлу постройки дорогъ въ Черноморскомъ округѣ и Сухумскомъ отдѣлѣ произошло то, что самыя территоріи этихъ районовъ на руководящей картѣ Закавказскихъ дорогъ, утвержденной въ 1871 году, были показаны совершеннымъ пробѣломъ, точно будто бы губерній и областей не принадлежащихъ къ Закавказью».

«Результатомъ такого положенія дѣлъ явилось видимое безсиліе единичныхъ усилій вышеназванныхъ территорій, связаться путями сообщенія съ остальнымъ государствомъ и устроить у себя внутри сколько-нибудь удобныя проѣздныя дороги. Въ сущности, на восточномъ берегу Чернаго моря осталось то же бездорожье, какое застала русская власть при поступленіи этаго берега въ составъ Имперіи; даже и самые остатки начинавшихся въ разныхъ мѣстахъ дорожныхъ работъ, оставленныхъ потомъ безъ всякой поддержки, отъ розмыва дождями и отъ засыпей обвалами, исчезаютъ все болѣе и болѣе.»

«Между тѣмъ,—продолжаетъ г. Проценко,—за такое бездорожье государство дорого заплатило въ теченіи минувшей восточной войны. Однѣ матеріальныя потери должны быть исчисляемы милліонами, а «утраченное время потеряно невозвратно». «Нынѣ дѣло колонизаціи Черноморскаго прибрежья, отъ Туапсе и до Мингреліи, приходится предпринимать съизнова. Снова же надо начинать строить уничтоженные до тла непріятелемъ—*г. Сухумъ* и портовыя мѣстечки *Гудауты* и *Очемчиры*. По той же причинѣ бездорожья и Сухумскій отрядъ генерала Кравченко, не могъ держаться на правой сторонѣ р. Кодора и долженъ былъ отступить на лѣвую, бросивши всѣ свои запасы и тяжести.»

Приведенное г. Проценко указаніе на существующее бездорожье подтверждается отзывомъ Начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго, генералъ-лейтенанта Д. С. Старосельскаго, на основаніи его личнаго обзора Черноморскаго округа въ концѣ 1880 года. Г. Старосельскій высказываетъ, что — «единственное сухопутное сообщеніе вдоль округа, въ особенности отъ южной границы до Туапсе, въ настоящее время производится верхомъ и на вьюкахъ по узкой полосѣ морскихъ наносовъ, состоящихъ изъ голыша и песку, надъ которою почти по всему протяженію повисли обрывы и скалы упирающихся въ море горъ, состоящихъ тоже изъ непрочныхъ, постоянно осыпающихся, горныхъ породъ,— мѣстами вовсе заграждающихъ береговую полосу большими камнями, прерывающими этотъ естественный путь и тамъ, гдѣ имъ можно

было бы пользоваться. Движеніе по этому пути, не говоря уже о затрудненіяхъ, представляемыхъ бродами большихъ рѣкъ и многочисленныхъ впадающихъ въ море рѣчекъ, во время сильнаго волненія и прибоя, заливающаго всю береговую полосу, дѣлается опаснымъ, а во многихъ мѣстахъ совершенно невозможнымъ, тѣмъ болѣе, что далеко не вездѣ можно уйти отъ наступающаго прибоя на крутой и обрывистый берегъ *)». Къ этому Д. С. Старосельскій присовокупляетъ:— «Море, служащее обыкновенно двигателемъ жизни и преуспѣянія прибрежныхъ окраинъ его, остается по прежнему пустынно и непріютно, не оживляясь и само, не оживляя культурнымъ движеніемъ и роскошныхъ, но глухихъ пустынь своего побережья въ Черноморскомъ округѣ. Причинъ такого печальнаго явленія много,—но здѣсь я считаю долгомъ повторить, что главною, преобладающею надъ всѣми, причиною представляется—полное отсутствіе сколько нибудь удобныхъ средствъ сообщенія, какъ сухопутныхъ, такъ и морскихъ. Эта, парализующая всякое жизненное движеніе въ округѣ, причина должна быть сколь возможно безотлагательнѣе и полнѣе устранена во что-бы то ни стало, если правительство не считаетъ нужнымъ отказаться совершенно отъ достиженія сколько нибудь удачнаго результата въ дѣлѣ устройства Черноморскаго округа **)».

Въ виду обширности дорожнаго вопроса, въ настоящемъ докладѣ я считаю невозможнымъ касаться дорогъ, имѣющихъ второстепенное значеніе; я нахожу нужнымъ обратить ваше, мм. гг., вниманіе лишь на такія дороги, сооруженіе которыхъ, кромѣ удовлетворенія мѣстныхъ экономическихъ нуждъ, вызывается государственною потребностью, т. е. на имѣющія *государственное значеніе.*

Начальникъ главнаго управленія намѣстника кавказскаго, Д. С. Старосельскій, какъ на важнѣйшую указываетъ на дорогу отъ Майкопа до Туапсе, чрезъ Гойтхскій перевалъ. Эта дорога, по мнѣнію г. Старосельскаго, составляетъ главную артерію сообщенія между богатою кубанскою областью и берегомъ Чернаго моря. «Можно утверждать,—говоритъ г. Старосельскій,—что съ приведеніемъ въ окончаніе Мойкопо-туапсинской дороги, даже до сооруженія порта въ посадѣ Туапсе, какъ самый этотъ посадъ значительно разовьется такъ и хлѣбные грузы изъ майкопскаго района начнутъ направляться къ этому пункту черноморскаго побережья ***)». Въ вѣдомости же суммамъ, испрашиваемымъ министерствомъ путей сообщенія на новыя

---

*) Докл. нач. главн. упр. намѣстн. кавк. отъ 30 апрѣля 1881 года, стр. 2.

**) Рапортъ начал. главн. упр. нам. кавказ. отъ 14 мая, 1881 г. стр. 2.

***) Докладъ нач. главн. упр. нам. кавк. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 12.

работы по шоссейнымъ дорогамъ въ 1885 году, относительно упомянутой майкопо-туапсинской дороги помѣщено такое указаніе: «Дорога эта, протяженіемъ 135 вер., соединяетъ земледѣльческую, заселенную равнину Майкопскаго уѣзда Кубанской области, и районъ торговой дѣятельности ростово-владикавказской желѣзной дороги, съ ближайшимъ къ нимъ морскимъ пунктомъ—туапсинскимъ рейдомъ Чернаго моря, чрезъ Гойтхскій перевалъ главнаго хребта кавказскихъ горъ».— «Значеніе этой дороги весьма важно для успѣха колонизаціи и экономическаго развитія края, такъ какъ главная причина замедленія въ устройствѣ и развитіи черноморскаго округа заключается въ полномъ отсутствіи въ краѣ сколько нибудь удобныхъ путей сообщенія». Къ такому показанію важности майкопо-туапсинской дороги, въ вѣдомости— затѣмъ—сказано:—«Разработка этой дороги начата съ 1866 года и производилась постепенно; по настоящее время окончены вчернѣ земляныя и скальныя работы почти по всему протяженію пути, произведена шоссировка наиболѣе топкихъ мѣстъ дороги на мелкихъ участкахъ и устроено нѣсколько мостовъ чрезъ болѣе значительныя рѣки, въ изобиліи пересѣкающія линію дороги». По упомянутой вѣдомости разработка майкопо-туапсинской дороги въ 1885 году назначена на участкѣ между 31 и 41 верстами, съ устройствомъ необходимыхъ мостовъ, всего на сумму 22,183 рубля; по другой же вѣдомости суммамъ, испрашиваемымъ на капитальный ремонтъ шоссейныхъ сообщеній въ 1885 году, по майкопо-туапсинской дорогѣ назначена: «постройка трехъ деревянныхъ мостиковъ, пролетомъ въ 2 и 3 сажени, всего на 764 рубля».

Затѣмъ, о той же майкопо-туапсинской дорогѣ начальникъ главнаго управленія г. Старосельскій высказываетъ: «Безъ сплошнаго шоссированія этотъ капитальнѣйшій для кубанской области и для Черноморскаго округа путь никогда не получитъ надлежащаго значенія, вслѣдствіе невылазной грязи въ ненастную погоду. Между тѣмъ, на разстояніи, лично мною осмотрѣнномъ, въ предѣлахъ Черноморскаго округа, т. е. отъ Туапсе до Чилипсинскаго поста, шоссированіе этой дороги не можетъ представить затрудненій уже потому, что на всемъ этомъ протяженіи она пролегаетъ вдоль рѣкъ Туапсе и Чилипсинки, изобилующихъ твердымъ булыжнымъ камнемъ и имѣющихъ въ откосахъ своихъ ущелій ломки, весьма хорошаго зеленаго песчаника». «Дорога эта содержится въ вѣдѣніи управленія путей сообщенія,—работы на ней ведутся хорошо, но медленно, что—какъ мнѣ было заявлено—зависитъ отъ крайняго недостатка средствъ въ распоряженіи означеннаго управленія. По этой причинѣ, напримѣръ,

дорожныя здѣсь работы, начатыя въ прошломъ году *), были вскорѣ прекращены, вслѣдствіе будто бы того, что ассигнованныя на нихъ суммы потребовались для другихъ экстренныхъ по округу путей сообщенія потребностей».

«Во всякомъ случаѣ,—говоритъ г. Старосельскій,—нельзя не сожалѣть и едва-ли слѣдуетъ оправдывать такую систему производства дорожныхъ сооруженій, при которой сооруженіе такой важной линіи, какъ майкопо-туапсинская дорога, продолжается безъ достиженія конечнаго результата, въ теченіи цѣлыхъ десятковъ лѣтъ. При такомъ порядкѣ, весьма естественно, по свойствамъ горной породы, прежде чѣмъ сооруженіе будетъ доведено до конца, части дороги, разработанныя первоначально, успѣваютъ придти въ окончательное разстройство. Такимъ образомъ, заключаетъ г. Старосельскій, тратится много и лишняго труда, и лишнихъ казенныхъ денегъ, и въ концѣ концовъ населеніе все-таки не имѣетъ настоятельно необходимаго ему сообщенія **)».

Приведенныя цитаты говорятъ сами за себя и мнѣ въ отношеніи майкопо-туапсинской дороги прибавлять къ нимъ что либо отъ себя будетъ излишнимъ.

За майкопо-туапсинскою дорогою одинаковаго съ него значенія слѣдуетъ *прибрежная* вдоль черноморскаго округа и сухумскаго отдѣла дорога, отъ Туапсе до гор. Зугдиды, Кутаисской губерніи. Это та самая дорога, о которой разсуждалось въ III Отдѣленіи Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества въ 1878 году и постановленіе котораго приведено въ началѣ настоящаго моего доклада.

Все упомянутое протяженіе прибрежья Чернаго моря, отъ Туапсе до южной границы сухумскаго отдѣла, самою природою раздѣляется на двѣ части, а именно гагринскимъ хребтомъ, служащимъ нынѣ естественною границею территорій—черноморскаго округа и сухумскаго отдѣла. Этотъ гагринскій хребетъ, состоящій изъ высокихъ отроговъ горъ, упирающихся своими скалами въ самое море, образуетъ именно ту «Джигетскую тѣснину», чрезъ которую въ послѣднюю войну съ такими затрудненіями прошелъ отрядъ г. Шелковникова.

Западная часть прибрежной дороги, отъ Туапсе до упомянутаго гагринскаго хребта, т. е. на той самой территоріи, для заселенія ко-

---

*) Т. е. въ 1879 году.

**) Докладъ начальн. главн. управл. намѣстн. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 11 и 12.

торой было издано Высочайше утвержденное положеніе 10 марта 1866 года, уже имѣетъ свою не лишенную интереса исторію.

Мы видимъ, что инженеръ путей сообщенія, г. Краузе, въ 1869 1870 годахъ составляетъ проэктъ и дѣлаетъ трассъ отъ рѣки Туапсе до рѣки Шахе. Этотъ трассъ начинается отъ селенія Бельяминовскаго, близь посада Туапсе, и почти у самаго моря направляется къ постамъ лазаревскому и головинскому. По этому трассу въ 1870 году войска разрабатываютъ узкую колесную дорогу, на протяженіи отъ Вельяминовскаго около 12 верстъ, а далѣе до рѣки Шуюкъ, длиною въ 10 верстъ, вьючную тропу. Этимъ дѣло и закончилось, а составленный г. Краузе проэктъ поступилъ на храненіе въ управленіе путей сообщенія кавказскаго округа.

Послѣ этого, въ 1874 году, начальникъ черноморскаго округа генералъ-маіоръ Пиленко входилъ въ главное управленіе намѣстника кавказскаго съ ходатайствомъ о разрѣшеніи—немедленно приступить къ проведенію прибрежной дороги, между Туапсе и Сочи, и при этомъ представилъ проэктъ инженера Зубова; но это ходатайство г. Пиленко не было уважено, такъ какъ будто-бы оказалось, что проэктъ инженера Зубова основанъ на совершенно гадательныхъ данныхъ.

Затѣмъ, по новому ходатайству генералъ-майора Пиленко, для обсужденія вопросовъ относительно сухопутныхъ и морскихъ сообщеній въ черноморскомъ округѣ, въ началѣ 1876 года была образована въ Тифлисѣ особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта князя Святополкъ-Мирскаго, съ участіемъ главнаго инспектора гражданскихъ сооруженій и самого г. Пиленко. Эта коммисія такъ-же полагала необходимымъ устроить прибрежную шоссейную дорогу, отъ Туапсе до гагринскаго хребта. Управленіемъ путей сообщенія кавказскаго округа производство изысканій и трассировка этой дороги были поручены инженеру г. Винча, который, какъ оказалось, началъ свой трассъ отъ Туапсе непосредственно у самаго берега моря.

Такая работа г. Винча забракована вновь вступившимъ въ 1876 году на должность начальника черноморскаго округа г. полковникомъ Шелковниковымъ, который полагалъ болѣе цѣлесообразнымъ воспользоваться проэктомъ дороги, составленнымъ г. Краузе. Чтобы не выходить изъ размѣровъ предназначенныхъ на устройство дорогъ въ черноморскомъ округѣ суммъ, г. Шелковниковъ предполагалъ начинать дѣло съ разработки переваловъ и образованія полотна на горныхъ плато съ удобными на нихъ въѣздами, а затѣмъ приступить къ шоссировкѣ тамъ, гдѣ этого потребуетъ качество грунта. Самое

же веденіе дѣла, для лучшаго обезпеченія его успѣха, г. Шелковниковъ обусловливалъ предоставленіемъ его въ полное распоряженіе начальника черноморскаго округа.

Такое ходатайство г. Шелковникова было удовлетворено; но,—какъ мною было уже изложено въ предшествовавшемъ докладѣ, обсуждавшемся въ III отдѣленіи 2 марта 1878 года, г. Шелковниковъ поступилъ ни сколько не лучше г. Винча. По его указанію, состоящій при немъ инженеръ Полунинъ, въ февралѣ 1877 года, прокладывалъ трассъ прибрежной дороги, отъ Сочи къ Адлеру, какъ разъ по склонамъ горъ, обращеннымъ къ морю; кромѣ того къ таковой же работѣ имъ были привлечены: Сочинскій попечитель Комендантовъ и чиновникъ особыхъ порученій Иваницкій, люди вовсе не подготовленные для подобнаго рода работъ. Такое не посильное имъ дѣло застала война, которая остановила работу и г. Полунина.

Послѣ войны,—какъ я упомянулъ выше,—дорожный вопросъ всесторонне былъ разработанъ въ коммисіи 1879 года. При опредѣленіи направленія прибрежной дороги коммисіею приняты во вниманіе: 1) Способствованіе къ колонизаціи пустопорожнихъ пространствъ, какъ ближайшая цѣль прокладываемаго пути; 2) топографическія условія мѣстности, какъ имѣющія вліять непосредственно на большую или меньшую трудность сооруженія пути и стоимость его, и 3) удобство обороны края при пользованіи тѣмъ или другимъ направленіемъ дороги.

Затѣмъ, коммисія приняла во вниманіе, что въ части Черноморскаго округа,—отъ Туапсе до границы Сухумскаго отдѣла, Главный Кавказскій хребетъ, быстро возвышаясь, представляетъ трудно доступные перевалы, а потому проведеніе дорогъ съ прибрежныхъ пунктовъ, чрезъ упомянутый хребетъ, для сообщенія съ Кубанскою областью въ ближайшемъ будущемъ неисполнимо. Въ настоящее же время, по мнѣнію коммисіи, главное значеніе пріобрѣтаетъ дорога параллельная берегу моря, отъ Гойтхскаго перевала до границы Сухумскаго отдѣла.—«Дорога эта,—говоритъ коммисія,—какъ единственный путь, по которому можетъ двинуться колонизація, имѣетъ первенствующее значеніе въ ряду политико-экономическихъ мѣръ для развитія края и должна открыть для эксплоатаціи колонистовъ возможно большую территорію и потому должна проходить въ срединѣ культурной полосы, или вблизи нагорной полосы, но ни въ какомъ случаѣ не вблизи морскаго берега. Помимо соображеній военныхъ, это необходимо и для быстраго развитія края, такъ какъ море, несмотря на отсутствіе безопасныхъ убѣжищъ для судовъ, все-таки допускаетъ хотя неправильное сообщеніе между прибрежными

пунктами, но поселенія,—удаленныя отъ берега—безъ удобной дороги совершенно недоступны для колонизаціи. Кромѣ того, дорога по берегу моря должна будетъ пересѣчь въ самой широкой, подверженной сильнымъ разливамъ части, всѣ рѣки и рѣчки, стекающія къ морю съ трехъ параллельныхъ горныхъ хребтовъ, и пройти перевалы между ними, что дѣлаетъ проложеніе здѣсь дороги болѣе цѣннымъ, чѣмъ постройка ея далѣе отъ берега. При проложеніи дороги по возможности въ срединѣ культурной полосы, проведеніе къ ней мѣстныхъ дорогъ отъ каждаго поселенія, очевидно, будетъ исполнимѣе для колонистовъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда главная дорога прошла бы по берегу моря *).

Такимъ образомъ оказывается, что тифлисская коммисія 1879 года въ отношеніи прибрежной дороги, категорически пришла къ тѣмъ же самымъ выводамъ, какіе были въ основѣ постановленія III Отдѣленія Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, въ засѣданіи 2 марта 1878 года.

Затѣмъ,—въ отношеніи упомянутаго проекта прибрежной дороги инженера Краузе коммисія нашла, что его трассъ хотя идетъ не по самому берегу моря, какъ у г. Винча, но то приближается совершенно къ морю, то удаляется отъ него до двухъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до пяти верстъ, дѣлая весьма длинные изгибы для обхода вершинъ множества поперечныхъ хребтовъ и рѣчекъ. Вообще направленіе дороги по трассу г. Краузе членами коммисіи забраковано единогласно, во 1-хъ какъ прилегающее слишкомъ близко къ берегу моря, на которомъ возможно морское сообщеніе,—во 2-хъ какъ представляющее много извилинъ, безъ надобности удлиняющихъ дорогу,—въ 3-хъ, какъ требующее большаго числа мостовъ, и 4-хъ, какъ далеко не раздѣляющее продольно пополамъ культурную полосу **).

Въ отмѣну проекта г. Краузе, коммисіею было избрано другое направленіе продольной дороги, идущее отъ устраиваемой управленіемъ путей сообщенія Майкопо-Туапсинской дороги, именно отъ селенія Георгіевскаго вдоль рѣкъ Пшіяко и Тхаценако къ бывшей штабъ квартирѣ «Божья-Вода», на рѣкѣ Псезуапе, и далѣе чрезъ урочище «Царское» на рѣкѣ Западный Дагомысъ ***). При такомъ направленіи дороги, она прорѣзала бы культурную полосу почти посрединѣ,—ближе къ лѣсной полосѣ; затѣмъ, слѣдуя вдоль ущe-

*) Докладъ коммисіи 1879 года, стр. 2.

**) Протоколъ коммисіи 1879 года, № 2, отъ 19 февраля.

***) Докладъ коммисіи 1879 г., стр. 2.

лій, пересѣкала бы менѣе хребтовъ и рѣкъ—и дала бы совершенно замкнутымъ бездорожьемъ поселенцамъ юго-восточнаго угла округа, выходъ чрезъ селеніе Георгіевское и Гойтхскій перевалъ въ Кубанскую область *).

Вмѣстѣ съ трассировкою центральной прибрежной дороги коммиссія признавала необходимымъ опредѣлить боковыя отъ нея дороги, потребныя для эксплоатаціи нагорной полосы и культурныхъ земель между центральною дорогою и берегомъ моря. Полный проектъ дорогъ долженъ быть выработанъ коммисіею, составленною въ Новороссійскѣ, подъ предсѣдательствомъ начальника округа, изъ инженеровъ, производящихъ трассировку, лѣснаго ревизора, мѣстныхъ попечителей, представителей отъ землевладѣльцевъ и другихъ лицъ по приглашенію предсѣдателя. Такой проектъ долженъ быть представленъ въ строительно-дорожный комитетъ при главномъ управленіи, гдѣ онъ вновь разсматривается и съ заключеніемъ комитета представляется на утвержденіе его высочества намѣстника кавказскаго.

Коммисія 1879 года признала также необходимымъ изслѣдовать перевалъ чрезъ Гагринскій хребетъ, для опредѣленія наилучшаго соединенія шоссейнымъ путемъ Черноморскаго округа съ Сухумскимъ отдѣломъ. Для изысканія же и проложенія продольной дороги,—по мнѣнію коммисіи,—изъ суммы поступившей и имѣющей поступить отъ продажи казенныхъ земель въ черноморскомъ округѣ, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 22 февраля 1872 года, слѣдуетъ выдѣлить не менѣе 450,000 рублей **).

Изысканія продольной дороги по предположеніямъ коммиссіи, одобреннымъ помощникомъ намѣстника кавказскаго княземъ Святополкъ-Мирскимъ, производились инженеромъ черноморскаго округа Полуниным, при содѣйствіи двухъ студентовъ института путей сообщенія, въ 1879 и 1880 годахъ; начиная отъ селенія Георгіевскаго они были доведены до спуска съ перевала Жемси къ рѣкѣ Шахе.

Въ такомъ положеніи дѣло устройства продольной дороги находилось, когда—въ концѣ 1880 года—въ Черноморскій округъ прибылъ начальникъ главнаго управленія генералъ-лейтенантъ Д. С. Старосельскій. Съ его пріѣздомъ продольная дорога получаетъ иное направленіе. Въ своемъ докладѣ г. Старосельскій говоритъ:—«Съ

---

*) Докладъ начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго отъ 30 апрѣля 1881 г., стр. 5.

**) Докладъ коммисіи 1879 г. стр. 17, и докладъ главн. инспект. гражд. сооруж., стр. 4.

выборомъ направленія дороги коммисіею не соглашался исправляющій должность начальника черноморскаго округа, полковникъ Никифораки, который еще до пріѣзда моего въ округъ представилъ въ главное управленіе заявленіе, что такая дорога проходила бы по совершенно пустыннымъ, непригоднымъ для колонизаціи мѣстностямъ и была бы безполезна для всѣхъ существующихъ въ настоящее время въ округѣ поселеній, которыя, при центральномъ направленіи дороги, остались бы безъ всякихъ сухопутныхъ сообщеній, испытывая также крайнія затрудненія и относительно сообщеній морскихъ, слѣдовательно лишены были бы возможности достигнуть какого нибудь экономическаго процвѣтанія. Мнѣніе это полковникъ Никифораки высказалъ и на происходившемъ 28 октября совѣщаніи въ Сочи, гдѣ, въ подкрѣпленіе правильности своего взгляда, представилъ выводы коммисіи, назначенной имъ въ минувшемъ году для изслѣдованія мѣстностей вдоль проектированнаго въ 1879 году пути, и пришедшей къ заключенію что тѣ изъ означенныхъ мѣстностей, которыя были изслѣдованы, по своимъ топографическимъ и почвеннымъ условіямъ, мало пригодны для колонизаціи» *).

Насколько приведенное начальникомъ главнаго управленія заявленіе г. полковника Никифораки справедливо или нѣтъ,—это покажутъ данныя, которыя будутъ приведены ниже;—но въ силу этого заявленія продольная дорога опять переводится къ морю, а именно «Отъ посада Сочи, чрезъ ближайшій къ морю перевалъ, въ долину рѣки Дагомыса, а затѣмъ, также черезъ ближайшій перевалъ, въ котловину Вардане;—отсюда, слѣдуя въ общемъ направленіи по просѣкѣ англо-индійскаго телеграфа, дорога должна пересѣчь якорное ущелье и дойти до рѣки Шахе. Затѣмъ, для дальнѣйшаго продолженія береговой дороги, отъ рѣки Шахе до Туапсе, признано возможнымъ воспользоваться проектомъ г. Краузе, составленнымъ имъ въ 87-ми верстномъ протяженіи отъ Туапсе до Шахе, съ тѣмъ, чтобы проектъ этотъ былъ подвергнутъ новой провѣркѣ съ цѣлью достигнуть сокращенія проектированной линіи, на сколько это окажется возможнымъ».—«Направленіе, данное продольной дорогѣ коммисіею 1879 года, признано необходимымъ оставить лишь на протяженіи между посадомъ Сочи и селеніемъ Адлеромъ, такъ какъ дорога прорѣзываетъ здѣсь въ выгодныхъ условіяхъ земли частнаго владѣнія, почти исключительно преобладающихъ въ этой части округа».

«Для лучшаго же направленія дѣла и успѣшнѣйшаго его осу-

*) Докладъ нач. главн. упр. нам. кавк., отъ 30 апрѣля 1881 г., стр. 6.

ществленія признавалось полезнымъ, какъ изысканія, такъ, затѣмъ, и работы производить тремя техниками, подчинивъ ихъ въ отношеніи техническаго надзора главному инспектору гражданскихъ сооруженій, въ отношеніи же собственно производства работъ начальнику черноморскаго округа, въ вѣдѣніе котораго должны ассигноваться и всѣ потребныя на работы суммы» *).

Послѣ составленія такого проекта для устройства продольной дороги,—самое устройство этой дороги замерло на цѣлые три года.

Между тѣмъ, въ 1881 году г. инженеръ Полупинъ, по какому-то особому распоряженію, исключительно былъ занятъ устройствомъ боковой дороги, отъ Сочи въ урочище пластунское на протяженіи 17 верстъ, для имѣющихъ поселиться въ этой мѣстности горцевъ—лечгумцевъ, изъ Кутаисской губерніи. Такой, совершенно неожиданный оборотъ данный дѣлу постройки дорогъ, естественно, парализовалъ всѣ свѣтлыя надежды на успѣшное развитіе края, такъ какъ такой ничтожной по существу своему поперечной дорогѣ, и притомъ еще для какихъ-то горцевъ только еще намѣревавшихся поселиться въ Черноморскомъ округѣ, были принесены въ жертву всѣ симпатіи людей благомыслящихъ, ожидавшихъ отъ правильной и своевременной разработки продольной дороги несомнѣнной пользы для края. Тѣмъ болѣе такой оборотъ дѣла въ пользу горцевъ не могъ не быть прискорбенъ, что онъ игнорировалъ тѣ многолѣтнія страданія отъ бездорожья, которыя переносили въ этомъ краѣ русскія поселенія, какъ, напримѣръ, селеніе Раздольное, въ теченіи болѣе 10 лѣтъ не имѣющее сообщенія съ посадомъ Сочи, отъ котораго оно отстоитъ не болѣе трехъ-четырехъ верстъ.

Съ грустнымъ настроеніемъ, въ маѣ 1882 года, я вновь отправился въ Тифлисъ, чтобы хлопатать объ устраненіи препятствій для успѣшнаго развитія Черноморскаго округа. Здѣсь, въ департаментѣ главнаго управленія, я случайно наткнулся на заинтересовавшій меня документъ—это «Памятная записка по Черноморскому округу» г-на полковника Никифораки, представленная имъ князю главноначальствующему на Кавказѣ, по случаю посѣщенія послѣднимъ Черноморскаго округа, въ февралѣ мѣсяцѣ того же 1882 года. Прочитавъ со вниманіемъ эту записку, я счелъ долгомъ всю ея несостоятельность выяснить въ квартирѣ г. полковника Шепелева **), въ присутствіи М. Н. Герсеванова и Ю. П. Проценко, и, затѣмъ, составилъ

---

*) Докладъ нач. главн. упр. нам. кавк., отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 7 и 13.

**) Нынѣ генералъ-маіоръ, директоръ канцеляріи главноначальствующаго гражданскою частію на Кавказѣ.

по ней надлежащія справки, представленныя мною, чрезъ г. Шепелева, на благоусмотрѣніе князя главноначальствующаго, отъ 6-го іюня 1882 года.

Въ «Памятной запискѣ», подъ рубрикой: «О землевладѣніи и колонизаціи», г. полковникъ Никифораки, между прочимъ, указываетъ, что *свободныхъ* казенныхъ земель болѣе или менѣе изслѣдованныхъ въ округѣ около 120-ти тысячъ десятинъ. «Изъ этого числа, говоритъ г. Никифораки, по мнѣнію моему и окружнаго агронома, лучше кого либо знающихъ земли округа,—50 проц., т. е. 60 тысячъ десятинъ пригодны для колонизаціи, но исключительно переселенцами изъ горныхъ странъ и при условіи помощи со стороны правительства въ разработкѣ дорогъ».

Далѣе г. Никифораки поясняетъ, что на 60-ти тысячахъ десятинъ могутъ быть водворены около 1,900 семействъ, причемъ указываетъ— въ какихъ именно мѣстахъ и сколько семей могутъ быть поселены. Такъ, между прочимъ, по его указанію можетъ быть поселено: въ бассейнѣ рѣки Аашше (на Наужи и другихъ притокахъ) 300 семей, на рѣкѣ Псезуаше 250 семей, на рѣкѣ Шахе 250 семей, на Дагомысѣ (урочище Царское) 30 семей, на рѣкѣ Сочи (бывшее село Пластунское) 120 семей, на рѣкѣ Мзымтѣ (на Кбааде и проч.) 400 семей.

Приведя такія данныя и указывая, что на полянѣ Кбааде уже поселилось 9 семей грековъ, г. Никифораки говоритъ: «Дѣло въ томъ, что сообщеніе селенія Лѣснова *) съ урочищемъ Кбааде, на протяженіи около 40 верстъ—ужасное. Перевалъ чрезъ хребетъ Алекъ такъ высокъ, крутъ и съ такимъ дурнымъ грунтомъ, что лошади не рѣдко обрываются въ кручу; послѣ же спуска съ Алека на протяженіи около 15 верстъ вьючная тропа раздѣлана удовлетворительно самими жителями Кбааде,—но дорогу чрезъ перевалъ они не въ состояніи разработать своими средствами, почему, говоритъ г. Никифораки, слѣдовало бы помочь имъ въ проведеніи объясненной дороги».

Въ заключеніе же статьи своей «о землевладѣніи и колонизаціи», г. Никифораки касается вопроса о водвореніи поселянъ на земляхъ, отошедшихъ въ частныя руки. Указывая на то обстоятельство, что, въ 1875 году, по приглашенію начальника Черноморскаго округа, никто изъ землевладѣльцевъ не явился на съѣздъ въ Новороссійскъ, для обсужденія упомянутаго вопроса, г. Никифораки говоритъ: «Если будетъ поручена мнѣ разработка условій, на которыхъ могутъ быть

*) Лѣсное отъ берега моря, т. е. отъ Адлера, находится въ 25 верстахъ.

принимаемы переселенцы на частныя земли, то я незамедлю представить свои по этому предмету соображенія».

На изложенныя данныя памятной записки г. полковника Никифораки,— въ моихъ справкахъ отъ 6 іюня 1882 г., между прочимъ, было высказано, что:—во 1-хъ, въ виду отсутствія въ Черноморскомъ округѣ сплошной межевой съемки, которая требовалась § 35 Положенія 10 марта 1866 года, не извѣстно—по какимъ именно изслѣдованіямъ свободныхъ казенныхъ земель оказывается до 120,000 десятинъ, изъ числа которыхъ 50% пригодны для колонизаціи; во 2-хъ —для 1,900 семей, показанныхъ въ памятной запискѣ, согласно § 35 положенія, требуется одной *удобной* земли до 57,000 десятинъ, но найдется ли такое количество въ показанныхъ г. Никифораки мѣстностяхъ — неизвѣстно; въ 3-хъ — докладъ начальника главнаго управленія, отъ 30 апрѣля 1881 г. удостовѣряетъ, что г. Никифораки отрицалъ цѣлесообразность направленія центральной продольной дороги, опредѣленнаго коммиссію 1879 года, подкрѣпляя свои доводы заключеніями коммиссіи, назначенной имъ для изслѣдованія мѣстностей вдоль проектированнаго въ 1879 году пути, именно—что находящіяся здѣсь мѣстности, по своимъ топографическимъ и почвеннымъ условіямъ, *мало пригодны для колонизаціи*,—а нынѣ тотъ же г. полковникъ Никифораки признаетъ *удобными для колонизаціи* и *для заселенія сотнями семей* такія мѣстности въ бассейнахъ рѣкъ Аашше, Псезуапе, Шахе, Дагомысъ и проч., которыя лежатъ не только на проектированномъ коммиссіею 1879 года пути, но и за нимъ, т.-е. ближе къ нагорной полосѣ, какъ напримѣръ, на Наужи и другихъ притокахъ рѣки Аашше,—и въ 4-хъ г. Никифораки ходатайствуетъ о разработкѣ дороги чрезъ хребетъ Алекъ, для поселившихся на Кбааде малаго числа греческихъ семей. Такое ходатайство по устройству новыхъ боковыхъ дорогъ, какъ это и было съ дорогою на Пластунское, очевидно, не можетъ быть цѣлесообразнымъ при настоящемъ положеніи дорожнаго вопроса въ Черноморскомъ округѣ. При неустройствѣ столь необходимой продольной дороги, всякій проектъ и устройство частной дороги, отвлекая денежныя средства, можетъ только вредить ходу колонизаціи и усиливать то недовѣріе къ администраціи Черноморскаго округа, которое она уже съумѣла заслужить своими необстоятельными дѣйствіями. Будетъ болѣе пользы малочисленныхъ поселенцевъ на Кбааде переселить на Шахо (Лѣсное), или въ другія удобныя мѣстности прибрежной полосы, а нагодную полосу оставить вовсе безъ поселенцевъ, до той поры, когда придетъ въ надлежащій порядокъ колонизація на прибрежной полосѣ.

Что же касается до вопроса о заселеніи земель частныхъ лицъ,

то—въ отвѣтъ на предложеніе г. Никифораки—въ справкѣ своей я высказалъ, что заселеніе желательно, но этотъ вопросъ на столько важенъ съ обще-государственной точки зрѣнія, что онъ можетъ быть цѣлесообразно выясненъ только въ особой коммиссіи, подобной коммиссіи 1879 года.

Затѣмъ, — по поводу указанія г. полковникомъ Никифораки на несостоявшійся съѣздъ, въ Новороссійскѣ, въ 1875 году, — я долженъ сказать, что этотъ предметъ достаточно былъ выясненъ мною въ предшествовавшемъ докладѣ III Отдѣленію Имп. Вольн. Экон. Общества.—Кратко повторю: — въ отвѣтъ на публичное заявленіе начальника Черноморскаго округа (№ 80 «Кавказъ» и № 206 «Голоса», за 1875 гооъ) о томъ, что неявкою на съѣздъ землевладѣльцы оказали несочувствіе къ жизненному и столь важному для Черноморскаго прибрежья рабочему вопросу, — что они не понимаютъ собственной своей пользы и что, поэтому, *самой администраціи* приходится за нихъ работать и заботиться объ ихъ благосостояніи,—какъ довѣренный этихъ землевладѣльцевъ я также печатно высказалъ, что они, землевладѣльцы, потому не явились на съѣздъ, что возбужденный вопросъ считаютъ *преждевременнымъ*, и что обезпеченіе земель владѣльческихъ рабочими силами не входитъ въ кругъ *заботливости* мѣстной администраціи, такъ какъ правилами покупки участковъ основаніе на нихъ хозяйствъ предоставлено доброй волѣ покупателей. Съ тѣмъ вмѣстѣ мною было указано на постройку продольной дороги какъ на *дѣло вопіющей необходимости*, что только эта дорога дастъ землевладѣльцамъ возможность приступить къ разработкѣ дорогъ по ихъ участкамъ,—сдѣлать надлежащее сельскохозяйственное описаніе этихъ участковъ и—затѣмъ—рѣшить вопросъ:—какія изъ частей участковъ могутъ быть предоставлены переселенцамъ?—Теперь-же—отъ бездорожья—многіе участки находятся въ такомъ положеніи, которое не допускаетъ возможности до нихъ добраться, развѣ только на аэростатѣ.

— Обращаясь, за тѣмъ, къ продольной дорогѣ теперь утвердительно можно сказать, что на протяженіи отъ Туапсе до Сочи она прокладывается не въ данномъ коммиссіею 1879 года направленіи, а близь моря, причемъ осуществляется и проектъ г. Краузе. Въ вѣдомости министерства путей сообщенія, суммамъ испрашиваемымъ на новыя работы по шоссейнымъ сообщеніямъ на 1885 годъ, относительно устраиваемой дороги изложено слѣдующее:—«Разработка Черноморской береговой дороги признана необходимой главноначальствующимъ гражданскою частью на Кавказѣ и начата въ текущемъ (т.-е. 1884 году) на счетъ 75 тысячъ рублей, ассигнованныхъ на этотъ

предметъ по § 31, ст. 4 гражданской смѣты Закавказскаго края на 1883 годъ;—въ текущемъ (1884) году разработаны 3 участка общею длиною 35,46 верстъ; — и за симъ предстоитъ разработать смежные участки: — отъ р. Дагомысъ до р. Буу, отъ р. Буу до р. Ходжіепсъ, отъ р. Макопсе до р. Аашше и отъ Аашше до р. Псезуапе, на что и испрашивается 87,234 рубля».

— Что же касается до пространства отъ Сочи до Гагринскаго хребта, т.-е. до границы Сухумскаго отдѣла, то,—какъ мнѣ извѣстно,—на протяженіи отъ Адлера до упомянутой границы, не только устройства какой либо дороги или тропы;—но даже и никакихъ изысканій до настоящаго времени не дѣлалось. На протяженіи же отъ Сочи до Адлера, по распоряженію строительно-дорожнаго комитета при главномъ управленіи, въ 1882 году инженеромъ Поповымъ производился трассъ, согласно приведеннымъ выше указаніямъ коммиссіи, изложеннымъ въ докладѣ начальника главнаго управленія. Этотъ трассъ, начинаясь въ 2 верстахъ выше Сочи и проходя сплошь черезъ купленные частными лицами земли, вблизи сѣрныхъ источниковъ на рѣкѣ Мацестѣ, и обходя высокую гору Охунъ, упирающуюся въ море,—былъ доведенъ до спуска съ хребта, расположеннаго между рѣками Хостою и Кудепстою; т.-е. сдѣланъ трассъ болѣе чѣмъ на двухъ третяхъ всего разстоянія отъ Сочи до Адлера. Но этимъ дѣло и закончилось, такъ какъ строительно-дорожный комитетъ съ 1 іюля 1883 года упраздненъ. Дорожное дѣло въ Черноморскомъ округѣ съ упомянутаго времени перешло въ распоряженіе Кавказскаго округа путей сообщенія и вотъ теперь мнѣ сообщаютъ изъ Сочи, что начальникъ этого округа, Иванъ Даниловичъ Буславскій, будто-бы предписалъ инженеру Хвостовскому не продолжать трассъ г. Попова, а начать новый трассъ отъ самаго посада Сочи и вести его по склонамъ горъ, обращеннымъ къ морю, въ томъ числѣ и по горѣ Охунъ. Это значитъ желаютъ возобновить тотъ трассъ, который, по распоряженію г. Шелковникова, въ началѣ 1877 года былъ проложенъ инженеромъ Полуниным. Очень можетъ быть, что начальникъ Кавказскаго округа путей сообщенія г. Буславскій, дѣлая такое распоряженіе по какому либо ходатайству, незнакомъ не только съ выработанными коммиссіею 1879 года данными по дорожному вопросу, но даже не имѣлъ случая въ докладѣ начальника главнаго управленія, отъ 30 апрѣля 1881 года, прочитать то мѣсто, гдѣ генералъ-лейтенантъ Старосельскій, на основаніи своего личнаго обзора, излагаетъ характеръ берега отъ рѣки Кудепсты до Сочи, на протяженіи около 20 верстъ. Вотъ что излагаетъ г. Старосельскій въ своемъ докладѣ:—«Начиная отъ устья Кудепсты въ направленіи къ Сочи, горы

надвигаются на столько близко къ морю, что ѣзда здѣсь во время сильныхъ прибоевъ дѣлается опасною, и даже невозможною. Самое свойство прибрежныхъ горъ, состоящихъ изъ глинистыхъ пластовъ, содержащихъ, впрочемъ, значительное количество глыбъ песчаника, подверженныхъ размывающему дѣйствію съ одной стороны ключевыхъ и дождевыхъ водъ лѣсистаго берега, а съ другой — морскаго прибоя, не дозволяетъ здѣсь устроить колесную дорогу даже поднявшись на береговыя высоты, такъ какъ рано или поздно дорога эта подвергнется сплывамъ и окончательно разрушится. Поэтому, между Адлеромъ и Сочи слѣдуетъ трассировать дорогу въ нѣкоторомъ разстояніи отъ морскаго берега, именно—приблизительно направленію принятому коммиссіею 1879 года, имѣя при этомъ въ виду пересѣчь этою дорогою и купленные многочисленными лицами земельные участки, находящіеся въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ моря и въ настоящее время недоступные для ѣзды не только на колесахъ, но и верхомъ. Свойство прибрежныхъ горъ, кромѣ того, указываетъ, что колесная дорога между Адлеромъ и Сочи, вѣроятно потребуетъ на значительномъ протяженіи шоссировки, для которой, впрочемъ, имѣется матеріалъ подъ рукою какъ въ руслахъ рѣчекъ, такъ и въ самой глинистой почвѣ» *).

Вотъ, Мм. Гг., ходъ дѣла по дорожному вопросу въ Черноморскомъ округѣ. Изложенныя данныя не мною придуманы, а это есть иллюстрація, которую дали оффиціальные документы.

Не въ лучшемъ положеніи дорожное дѣло и въ бывшемъ сухумскомъ военномъ отдѣлѣ.

Здѣсь на первомъ планѣ является крайняя необходимость соединенія сухумскаго отдѣла съ Кубанскою областью, какъ это и доказано послѣднею войною переходомъ черезъ *Марухскій* перевалъ (9,000 ф.) отряда генерала Бабича, для выручки Сухума. Еще въ 1872 году **) начальникъ сухумскаго отдѣла генералъ-маіоръ Кравченко представлялъ въ кавказское горское управленіе о необходимости дороги отъ Сухума въ кубанскую область и, какъ видно изъ отзыва упомянутаго управленія ***), его императорское высочество главнокомандующій кавказскою арміею тогда же изъявилъ согласіе на включеніе этой дороги въ число дорогъ *государственныхъ* и на назначеніе особой коммисіи для изслѣдованія удобнѣйшаго ея направленія. Впослѣдствіи такое направленіе опредѣлено:—отъ бывшаго

*) Докладъ начальн. главн. упр. нам. кавк. отъ 20 апрѣля 1881 г. стр. 7.

**) Отъ 16 ноября 1872 г. за № 5417.

***) Отъ 15 декабря 1872 г. за № 5374.

*

цебельдинскаго укрѣпленія вверхъ по рѣкѣ Кодору,—далѣе въ долину рѣки Ангары и—затѣмъ—по одному изъ ея притоковъ на Клухорскій перевалъ на главномъ хребтѣ, который ведетъ въ долину рѣки Теберды, притока рѣки Кубани.

Преимущества такого пути, между прочимъ, заключаются въ слѣдующемъ: 1) Тебердинская дорога, имѣя стратегическое значеніе для обороны Сухума и его окрестностей, съ тѣмъ вмѣстѣ есть кратчайшій путь для сношеній Сухума съ верховьемъ Кубани, Баталпашинскомъ, станціею Невинномысскою владикавказской желѣзной дороги и далѣе съ Ставрополемъ; во 2-хъ проложеніе этой дороги дастъ возможность эксплоатировать превосходные корабельные пихтовые лѣса, расположенные по рѣкѣ Ангарѣ, а также заселить столь извѣстные по своимъ качествамъ цебельдинскія долины на которыхъ безбѣдно проживало до 10,000 горцевъ, переселившихся въ Турцію въ 1877 году; въ 3-хъ по рѣкѣ Тебердѣ пасутся уже значительныя стада карачаевцевъ, которые сами продѣлали дорогу почти до перевала, и въ 4-хъ близь устья Теберды, по рѣкамъ Кентъ и Аракентъ расположены каменноугольныя копи и единственное въ Россіи мѣсторожденіе «Чилійской селитры *).

Между тѣмъ при такомъ значеніи упомянутой дороги въ настоящее время разрабатывается здѣсь только *вьючное* сообщеніе. Такъ—изъ вѣдомости министерства путей сообщенія суммамъ испрашиваемымъ на новыя работы по шоссейнымъ сообщеніямъ въ 1885 году видно, что въ текущемъ году будетъ разработана *тропа* черезъ клухорскій перевалъ и окончена разработка участка клухорской тропы отъ водопада Барьялъ до Чхалты. На обѣ эти работы испрашивается министерствомъ 37,154 рубля.

Что-же касается до *прибрежной* дороги отъ Сухума до Зугдиды и отъ Сухума до Калдахвары на рѣкѣ Бзыби, то первая часть уже давно признана государственною и составляетъ собою часть такъ называемой «военно-сухумской дороги», вѣдомства путей сообщенія. Дорога эта направляется отъ Сухума, черезъ Келасуры, на переправу рѣки Кодора около урочища Наа, далѣе на переправу рѣки Ингура въ урочище Оцарце и—затѣмъ на городъ Зугдиды, который въ настоящее время служитъ конечнымъ пунктомъ *шоссе*, устроеннаго отъ станціи Ново-Сенаки, на поти-тифлисской желѣзной дорогѣ.

«Часть этой дороги,—говоритъ г. Проценко въ своей брошюрѣ,—отъ Сухума до переправы у Наа на Кодорѣ передъ войной была раз-

---

*) Брошюра Ю. П. Проценко, «Опредѣленіе сѣти дорогъ», изд. 1879 г. стр. 7 и 8.

работана въ видѣ вьючной тропы, но какъ она не была шоссирована, а кромѣ того и никакихъ переправочныхъ средствъ черезъ Кодоръ не оказалось, то отправившаяся по этому направленію часть войскъ сухумскаго отряда съ транспортомъ раненыхъ и частью цебельдинскихъ поселянъ должна была бросить у этой переправы всѣ подводы, скотъ и всѣ тяжести».

Указывая на необходимость устройства желѣзнаго мостоваго сооруженія на этой переправѣ, г. Проценко далѣе говоритъ, что такое-же мостовое сооруженіе слѣдуетъ устроить на переправѣ черезъ Ингуръ у сел. Оцарце.—«Во время минувшей войны,—говоритъ г. Проценко,—ингурскій отрядъ, дѣйствовавшій въ Абхазіи отъ Окума къ Очемчирамъ и Кодору, постоянно опирался на Зугдиды, съ которымъ имѣлъ сношенія черезъ посредство переправъ черезъ рѣку Ингуръ у сел. Отобая (сперва паромъ, потомъ мостъ на козлахъ, наконецъ на судахъ) и у села. Оцарце (на каюкахъ), но всѣ начальники означеннаго отряда признавали Отобайскую переправу не вполнѣ обезпеченной по случаю близости ея къ морю, гдѣ у Анакліи могъ быть сдѣланъ хотя незначительный дессантъ, а потому держали для ея охраны въ сосѣдствѣ нѣкоторую колонну войскъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ настойчиво требовали устройства добропорядочной переправы у Оцарце. При этомъ разстояніе Окума отъ Зугдидъ (35 вер.), черезъ Оцарце вдвое короче разстоянія между означенными пунктами черезъ Отобай (70 верстъ)» *).

По вѣдомости министерства путей сообщенія, суммамъ испрашиваемымъ на новыя работы по шоссейнымъ сообщеніямъ въ 1885 году, по устройству этой дороги никакой суммы не испрашивается; изъ вѣдомости же суммамъ испрашиваемымъ къ назначенію на капитальный ремонтъ шоссейныхъ сообщеній въ 1885 году видно, что взамѣнъ пришедшаго въ вѣтхость деревяннаго моста на рѣкѣ Джумѣ, будетъ строиться новый деревянный мостъ на каменныхъ устояхъ, всего на сумму 6,770 рублей.

Обращаясь, затѣмъ, къ другой части прибрежной дороги, отъ Сухума до Гудаутъ, по самому берегу моря идетъ *тропа*, которая на рѣкѣ Гумистѣ имѣетъ весьма трудную переправу въ бродъ; кромѣ того эта тропа большею частію идетъ по глубокому песку. Въ обходъ этой тропы г. Проценко—въ брошюрѣ своей—указываетъ на другой путь, отъ селенія Лыхны (Соуксу), близъ Гудаутъ, на бывшую

---

*) Брошюра г. Проценко, «Опред. сѣти дорогъ» стр. 9.—Слѣдуетъ замѣтить, что г. Проценко во время войны былъ правителемъ канцеляріи генерала Алхазова, командовавшаго сухумскимъ отрядомъ.

военно-псхувскую дорогу и по ней спуститься къ Сухуму. «Такое направленіе дороги,—говоритъ г. Проценко,—независимо своего стратегическаго значенія, прорѣзало бы мѣстности, богатыя какъ по своей хлѣбной и садовой производительности, такъ и по богатѣйшимъ залежамъ желѣза, мѣди, каменнаго угля и свинца,—и все это на пространствѣ какихъ либо 30—45 верстъ *)». Часть же дороги отъ Лыхны до Калдахвары и теперь не представляетъ особаго затрудненія для движенія; эту дорогу необходимо только болѣе отлого трассировать на крутыхъ подъемахъ и спускахъ и шоссировать **).

Затѣмъ, отъ Калдахвары до бывшаго укрѣпленія Гагры сообщеніе такъ-же возможно, по такъ называемой Бзыбской долинѣ, но эта дорога грязна, такъ какъ она пролегаетъ среди гигантскихъ размѣровъ лѣса, мало допускающаго просушки почвы.

Наконецъ, на мѣстности между Гаграми и Сандрипшемъ, которая носитъ названіе Гагринскаго хребта, сообщеніе производится, какъ я сказалъ выше, по весьма трудной для путешествія тропѣ, съ крутыми спусками и подъемами, да и то благодаря лишь иностранцамъ, которые проложили эту тропу и поддерживаютъ ее ради «англо-индійскаго» телеграфа.

Я сознаю, что настоящій докладъ мой утомилъ ваше, Мм. Гг., вниманіе; но я такъ же сознаю и то, что эта жертва ваша *ничто*, въ сравненіи съ тѣмъ томленіемъ и тяжестію жизни, которыя переносятъ отъ бездорожья колонизирующіеся на Черноморскомъ прибрежьѣ Кавказа. Бѣшеныя—отъ дождей и во время таянія на горахъ снѣга, многочисленныя рѣки и рѣчки, равно какъ и морской прибой, взяли уже не одинъ десятокъ человѣческихъ жизней. Отсутствіе мостовъ. и вообще переправъ черезъ рѣки, какъ о томъ, начиная съ 1871 г., изъ года въ годъ въ своихъ отчетахъ свидѣтельствовалъ бывшій попечитель Вельяминовскаго отдѣла докторъ Пенчулъ, служило и служитъ единственною причиною большой смертности поселянъ отъ острыхъ болѣзней, какъ послѣдствій перехода рѣкъ вбродъ. Это Мм. Гг., не колонизація, здѣсь даже нѣтъ подобія той колонизаціи, какая должна быть на приморской окраинѣ въ интересахъ Государства.

Мы видимъ, что о той коммиссіи, которая должна была, по проэкту коммиссіи 1879 года, открыться въ Новороссійскѣ для выработки всѣхъ деталей дорожнаго вопроса для территоріи Черноморскаго округа даже и помину не было. Точно также мы видимъ, что

---

*) Брошюра г. Проценко, стр. 10.

**) Тамъ же.

цѣлые два года инженеръ Полунинъ трассировалъ продольную дорогу, по данному коммиссіею 1879 года направленію, но гдѣ эта работа г. Полунина, кто эту работу провѣрялъ и сравнивалъ съ проэктомъ г. Краузе, по которому этотъ же г. Полунинъ устраиваетъ эту дорогу? Этой работы, какъ мнѣ извѣстно, не было представлено въ строительно-дорожный комитетъ при главномъ управленіи, этого проэкта вѣроятно нѣтъ и въ управленіи Кавказскаго округа путей сообщенія; по этому, повторю, гдѣ же этотъ проэктъ и кто его контролировалъ? Далѣе, мы видимъ, что противъ упомянутаго направленія ратуетъ представитель администраціи округа, подкрѣпляя свое ратоборство изслѣдованіями какой-то назначенной имъ коммиссіи, а затѣмъ тотъ же представитель, со вступленіемъ на должность новаго правителя Кавказскимъ краемъ, входитъ къ нему съ такими представленіями, которыя противорѣчатъ его прежнему настоянію, которыя игнорируютъ и выводы его бывшей коммиссіи и доклады начальника главнаго управленія, лично обозрѣвавшаго Черноморскій округъ. Стало быть, въ результатѣ выходитъ, что на такихъ представленіяхъ основывать благосостояніе и развитіе колонизируемаго края вовсе не слѣдуетъ.

Затѣмъ, неурядливость по дорожному вопросу тяжелыми цѣпями связываетъ дѣятельность землевладѣльцевъ. Это потому, что по пунктамъ 6 и 7 договора, совершеннаго ими при покупкѣ участковъ, они обязаны, по требованію начальника округа, безвозмездно уступить «необходимое количество пустопорожней земли, для проложенія прибрежной вдоль округа дороги, *когда направленіе ея будетъ опредѣлено*», а также и «пространства, необходимыя для проложенія проѣзжихъ дорогъ изъ нагорной полосы къ берегу моря». Значитъ, если не опредѣлено направленіе главной дороги, если не сдѣланъ ея трассъ, то на участкахъ частныхъ лицъ нельзя правильно оріентироваться, т. е. нельзя проводить по нимъ частныхъ дорогъ, нельзя расчищать ихъ и заводить хозяйства, нельзя частей участковъ предназначать для отвода переселенцамъ съ цѣлью обезпеченія рабочими силами и проч. Стало быть прежде всего оказывается необходимость въ томъ чтобы незыблемо было опредѣлено и трассировано направленіе продольной дороги, а затѣмъ опредѣлены и трассированы поперечныя дороги, изъ нагорной полосы къ берегу моря.

По этому я остаюсь убѣжденнымъ въ безотлагательной необходимости разсмотрѣнія дорожнаго вопроса на Черноморскомъ прибрежьи Кавказа высшею правительственною властію, чтобы тѣмъ дать возможность лицамъ, колонизирующимся на этомъ побережьи питать надежду на лучшую въ ближайшемъ будущемъ участь сво-

его положенія. Устраненіе дорожныхъ препятствій къ развитію столь важной приморской окраины, исключая интересы частные, прежде всего требуется интересами государственными.

---

2) *О морскихъ сообщеніяхъ* *).

Удовлетвореніе нуждъ въ морскомъ сообщеніи, равно какъ и вообще развитіе колонизируемаго Черноморскаго прибрежья Кавказа, зависѣло прежде и нынѣ зависитъ исключительно отъ услугъ субсидируемаго русскаго общества пароходства и торговли, и такъ называемой черноморской береговой гребной флотиліи, содержимой на счетъ казны.

Основываясь на трудахъ Тифлисской коммиссіи 1879 года, по разсмотрѣнію разныхъ вопросовъ о благоустройствѣ Черноморскаго побережья Кавказа, а также и на другихъ оффиціальныхъ источникахъ, относительно морскихъ сообщеній въ настоящемъ докладѣ я имѣю возможность изложить слѣдующія данныя.

На обсужденіе упомянутой коммиссіи, между прочимъ, мною были поставлены такіе два вопроса: 1) Возможно-ли обойтись безъ устройства въ избранныхъ пунктахъ на прибрежьѣ безопасныхъ стоянокъ для пароходовъ и каботажныхъ судовъ? и 2) При отсутствіи упомянутыхъ безопасныхъ стоянокъ, возможно-ли расчитывать на развитіе экономической дѣятельности на прибрежьѣ, а также на развитіе торговыхъ сношеній, ограничиваясь исключительно услугами общества пароходства и торговли?

Имѣя въ виду: во 1-хъ, что совершенно открытый берегъ моря, отъ Батума до Керчи, не имѣетъ ни одной вполнѣ безопасной бухты; во 2-хъ, что въ теченіи всего зимняго періода Черное море отличается бурными погодами, которыя также бываютъ весною и осенью, и въ 3-хъ, что при такихъ условіяхъ плаваніе вдоль сѣверо-восточнаго берега моря представляется крайне труднымъ и опаснымъ, въ отвѣтъ на первый изъ поставленныхъ вопросовъ коммиссія положительно утверждаетъ, что «морскія сообщенія посредствомъ пароходовъ и парусныхъ судовъ не могутъ установиться до тѣхъ поръ, пока не будетъ построено хотя нѣсколько искуственныхъ портовъ».

На второй же вопросъ коммисія высказываетъ, что торгово-экономическое развитіе края основано на правильномъ и дешевомъ доставленіи товаровъ, потребныхъ для жизни населенія, въ обмѣнъ на

---

*) Сообщеніе въ засѣданіи 27 февраля 1885 года.

излишекъ производимыхъ имъ предметовъ. «Если бы, говоритъ коммиссія, благодаря постройкѣ надлежащихъ сухопутныхъ дорогъ, въ краѣ и могла бы существовать экономическая дѣятельность, то безъ удобнаго сбыта излишковъ производства, она развиваться не можетъ и потому населеніе не можетъ достигнуть желаемаго благоденствія. Въ устраненіе этого правительство не остановилось передъ пожертвованіями, для установленія правильныхъ и дешевыхъ морскихъ сообщеній Черноморскаго побережья съ Россіею, выдавая значительныя субсидіи русскому обществу пароходства и торговли, но нельзя не признать, что эти жертвы далеко не окупаются соотвѣтствующею пользою» *).

«Какое бы широкое росписаніе рейсовъ ни было составлено русскимъ обществомъ пароходства,—говоритъ, въ свою очередь, въ докладѣ своемъ начальникъ главнаго управленія Д. С. Старосельскій,—при существующихъ нынѣ неблагопріятныхъ условіяхъ для плаванія судовъ у Кавказскаго берега, ни въ какомъ случаѣ интересы кавказскихъ поселеній не могутъ быть въ достаточной степени удовлетворены движеніемъ пароходовъ *срочной линіи*, обязанной содержать притомъ и почтовое сообщеніе». Указывая, затѣмъ, на то обстоятельство, что пароходы общества отказываютъ въ пріемѣ тѣхъ грузовъ, въ пересылкѣ которыхъ встрѣчается надобность между Кавказскими портами, и отказываютъ именно потому, что бываютъ переполнены грузами изъ первоначальныхъ пунктовъ рейсовой линіи,—генералъ-лейтенантъ Старосельскій говоритъ, что—«срочное пароходное движеніе, нынѣ производящееся, часто ведетъ не только не къ выгодѣ, а къ прямому ущербу прибрежныхъ жителей, подвергая порчѣ принадлежащіе имъ грузы, вслѣдствіе нахожденія послѣднихъ иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ на берегу подъ открытымъ небомъ, при самыхъ неблагопріятныхъ атмосферныхъ условіяхъ» **).

Въ виду такой малополезности для колонизируемаго побережья срочныхъ рейсовъ почтово-пассажирскихъ пароходовъ, по приказанію его императорскаго высочества намѣстника кавказскаго, главное управленіе еще въ 1873 году входило въ сношеніе съ директоромъ русскаго общества пароходства и торговли объ учрежденіи спеціальной *Кавказской линіи*, по преимуществу грузовой, для которой перевозъ грузовъ и пассажировъ между прибрежными кавказскими пунктами долженъ составлять главную и подлежащую непремѣнному исполненію задачу. Директоръ-распорядитель, г. Чихачевъ, сообщая

---

*) Докладъ коммиссіи 1879 г., стр. 3.

**) Докладъ начал. главн. упр. нам. кавк. отъ 30 апрѣля 1881 г., стр. 16.

о согласіи общества открыть упомянутую линію, съ тѣмъ вмѣстѣ обусловливалъ, что правительство должно будетъ уплачивать обществу ежегодно, въ видѣ дополнительной субсидіи, по 15 тыс. рублей, при условіи совершенія двухъ-недѣльныхъ рейсовъ и по 30 тысячъ рублей при рейсахъ еженедѣльныхъ.

Такое условіе общества пароходства было сообщено министру финансовъ, причемъ его императорское высочество намѣстникъ кавказскій просилъ его ходатайства объ учрежденіи означенной линіи. Но при послѣдовавшемъ, затѣмъ, утвержденіи положенія комитета министровъ, отъ 2 апрѣля 1876 года, о продленіи дѣйствій русскаго общества и торговли, постановлено не учреждать особой пассажирско-грузовой линіи для кавказскаго побережья, но возложить на общество *) содержаніе еженедѣльныхъ почтово-пассажирскихъ рейсовъ, между крымскими и кавказскими портами Чернаго моря, «*съ обязательнымъ заходомъ во всѣ тѣ пункты Кавказскаго берега которые будутъ указаны обществу кавказскимъ начальствомъ*» **). На этомъ основаніи, въ томъ же 1876 году, главное управленіе намѣстника кавказскаго, согласно указанію мѣстныхъ начальниковъ, сообщало обществу пароходства, что на протяженіи отъ Керчи до Поти пароходы его должны заходить въ 21 пунктъ, а именно: *въ Черноморскомъ округѣ*: Анапа, Новороссійскъ, Геленджикъ, Вуланская, Джубга, Шапсуго, Туапсе, Лазаревское, Вардане, Кубанскій (Дагомысъ), посадъ Даховскій (Сочи), Адлеръ, Сандрипшъ ***); *въ Сухумскомъ отдѣлѣ*: Гагры, Пицунда, Гудаутъ, Псыртеха (Новый Афонъ), Сухумъ-Кале, Очемчиры ****); *въ Кутаисской губерніи*: Редутъ-Кале и Поти *****).

Изъ числа упомянутыхъ пунктовъ пароходы общества, какъ до послѣдней войны *не заходили*, такъ и теперь *не заходятъ* въ пункты: Геленджикъ, Вуланку, Шапсуго и Редутъ-Кале. Затѣмъ, пароходы до войны *заходили*, а послѣ войны *не заходятъ* въ пункты: Лазаревское, Вардане, Кубанскій постъ, Сандрипшъ, Гагры и Пицунду. Далѣе, пароходы до войны *не заходили*, а теперь *заходятъ* въ Псыртеху

---

*) § 6 пунктъ 3-й высочайше утвержденныхъ 2 апрѣля 1876 г. правилъ для дѣйствій русскаго общества пароходства и торговли.

**) Докладъ начал. главн. управл. нам. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г., стр. 15.

***) Донесеніе начальника Черноморскаго округа отъ 6 іюня 1876 г., за № 1,275.

****) Донесеніе начальника Сухумскаго отдѣла отъ 6 іюля 1876 года, за № 3,036.

*****) Донесеніе кутаисскаго губернатора отъ 2 іюля 1876 г. за № 2,132.

(Новый Афонъ) и Очемчиры. Наконецъ, какъ до войны, такъ и теперь пароходы общества *заходили* и *заходятъ* въ пункты: Анапу, Новороссійскъ, Джубгу, посадъ Туапсе (Вельяминовское), посадъ Даховскій (Сочи), Адлеръ, Гудауты, Сухумъ-Кале и Поти. Слѣдовательно изъ приведеннаго перечисленія пунктовъ выходитъ, что на Черноморскомъ прибрежьи Кавказа пароходы русскаго общества пароходства и торговли, вмѣсто обязательныхъ для захода 21 пункта заходятъ только въ *одиннадцать*, а въ Черноморскомъ округѣ вмѣсто 13-ти только въ *шесть* пунктовъ.

Такое весьма ограниченное количество пунктовъ въ которые заходятъ пароходы,—какъ коммиссія 1879 года такъ и начальникъ главнаго управленія Д. С. Старосельскій относятъ къ тому обстоятельству, что русское общество пароходства и торговли на Черноморскомъ прибрежьи Кавказа *не завело своихъ разгрузныхъ судовъ*, а операція по доставкѣ пассажировъ и грузовъ съ берега на пароходъ и обратно производится *казенною гребною флотиліею* *). Кромѣ того, какъ видно изъ доклада начальника главнаго управленія отъ 30 апрѣля 1881 года, такой ограниченный заходъ пороходовъ въ пункты Черноморскаго округа обусловленъ еще тѣмъ, что администрація этаго округа—«признала излишнимъ требовать отъ общества захода во всѣ пункты ему указанные, вслѣдствіе крайне ограниченнаго количества грузовъ и числа пассажировъ въ означенныхъ пунктахъ, а главное—вслѣдствіе не имѣнія въ нихъ до сего времени казенныхъ фелюкъ для сообщенія берега съ пароходами». Въ виду этого и принимая во вниманіе, что, при отсутствіи сухопутныхъ сообщеній, морскія сообщенія представляются настоятельно необходимымъ способомъ для удовлетворенія потребности экономическаго развитія прибрежныхъ поселаній,—и что даже существующія казенныя гребныя суда, при иномъ распредѣленіи ихъ, могутъ дать возможность назначить ихъ еще на нѣсколько прибрежныхъ пунктовъ,—генералъ-лейтенантъ Д. С. Сатросельскій признавалъ необходимымъ, чтобы—«всякія измѣненія въ указаніи пунктовъ для захода пароходовъ, какъ въ Черноморскомъ округѣ, такъ въ Сухумскомъ отдѣлѣ, Кутаисской губерніи и Батумской области, были производимы не иначе, какъ по заявленію главной конторѣ общества со стороны главнаго управленія намѣстника».

Затѣмъ, какъ коммиссіею 1879 года такъ и начальникомъ главнаго управленія намѣстника кавказскаго было обращено вниманіе

---

*) Протоколъ № 3 коммиссіи 1879 года и докл. нач. главн. упр. нам. кавк. отъ 30 апрѣля 1871 г. стр. 15.

на *причины*, по которымъ движеніе пароходовъ русскаго общества пароходства и торговли не возможно признать удовлетворяющимъ потребностямъ Черноморскаго побережья Кавказа. Эти причины: 1) Несоотвѣтственность правилъ пріема, храненія, передвиженія и сдачи кладей, перевозимыхъ на пароходахъ общества и 2) чрезмѣрно высокій тарифъ какъ пассажирскій такъ и грузовой.

Проэкты упомянутыхъ «Правилъ» и «Тарифа» министерствомъ финансовъ присылались на заключеніе главнаго кавказскаго начальства. По предварительномъ собраніи по этимъ проектамъ отзывовъ отъ подлежащихъ мѣстныхъ начальствъ, эти отзывы, вмѣстѣ съ проектами, были переданы на разсмотрѣніе коммиссіи 1879 года, которою всѣ подробности были разработаны въ ея засѣданіи 26 марта того же года *).

Было-бы слишкомъ утомительно въ настоящемъ докладѣ приводить всѣ детали изъ обширнаго протокола коммиссіи, а потому я упомину здѣсь только тѣ изъ данныхъ, которые наглядно доказываютъ, что услуги субсидируемаго общества стѣснительны и убыточны для движенія пассажировъ и грузовъ. Именно: 1) выдаваемые пассажирскіе билеты на двухнедѣльный срокъ малопримѣнимы къ Черноморскому побережью Кавказа, гдѣ пароходное сообщеніе съ берегомъ нерѣдко оказывается невозможнымъ по морскому прибою, чрезъ который не могутъ перейти мелкіе суда гребной флотиліи. 2) Пассажирскій тарифъ *весьма высокъ*; такъ, напримѣръ, пассажиры 3 класса, т. е. люди бѣднѣйшіе, за разстояніе отъ Керчи до Анапы (моремъ 80 верстъ) платятъ 85 коп., что составляетъ за версту болѣе одной копѣйки; за проѣздъ отъ Керчи до Геленджика (разстояніе моремъ 160 верстъ) 4 рубля, т. е. $2^1/_2$ коп. съ версты; за переѣздъ отъ Сочи до Адлера (разстояніе около 24 верстъ) 1 р. 20 к. т. е. 5 коп. съ версты. Если бы затѣмъ сложить частныя тарифныя платы для третьяго класса между всѣми промежуточными пунктами берега отъ Керчи до Поти, то вышла бы сумма въ 23 рубля 40 к. что составляетъ по 4 коп. съ версты, между тѣмъ какъ по нормальному желѣзнодорожному тарифу въ Россіи пассажиры 3 го класса платятъ съ версты $1^1/_4$ коп. и даже пассажиры 1-го класса платятъ

*) Въ засѣданіи коммиссіи 26 марта были разсмотрѣны:—отношеніе департамента торговли и мануфактуръ, отъ 21 января 1878 года за № 366, и послѣдовавшія по оному, вслѣдствіе запроса департамента главнаго управленія намѣстника кавказскаго, отзывы:—управляющаго карантинно-таможенною частію (№ 1103), начальника Кутаисскаго карантинно-таможеннаго округа (№ 1105), Кутаисскаго губернатора (№ 443), начальника Черноморскаго округа (№ 3284) и начальника Сухумскаго отдѣла (№ 1621).

только 3 коп. съ версты.—Точно также и грузовой тарифъ *весьма высокъ*:—для 1-го разряда отъ $^1/_{10}$ до $^1/_2$ коп., а для 3-го разряда отъ $^1/_{16}$ до $^1/_4$ коп. съ пуда и версты; такъ напримѣръ, за перевозку на разстояніи 24 верстъ изъ Сочи въ Адлеръ товары 1-го разряда платятъ 12 коп., 2-го 9 коп., и 3-го 6 коп. съ пуда, что составляетъ за одну версту провоза для перваго разряда $^1/_2$ коп. съ пуда и для третьяго $^1/_4$ коп. съ пуда. Между тѣмъ на Поти-Тифлисской желѣзной дорогѣ, гдѣ существуетъ, вслѣдствіе допущенныхъ на ней крутыхъ уклоновъ, самый высокій, такъ-называемый *полуторный* тарифъ, наибольшій разрядъ платы за товары съ пуда и версты составляетъ $^1/_{12}$ коп., т. е. гораздо ниже пароходнаго. Къ тому же плата за перевозку по желѣзной дорогѣ должна окупать, кромѣ движущей силы, содержаніе дорогаго искуственнаго пути, а пароходы пользуются всегда готовымъ путемъ, моремъ. 4) Въ тарифѣ допущена не опредѣленность въ пріемѣ грузовъ *съ пуда* или *по объему*, то-есть въ нарушеніе справедливости общество принимаетъ грузы по вѣсу или объему по произволу, какъ ему выгоднѣе. 5) Допущено агентамъ общества принимать грузы по одному заявленію товароотправителей, *безъ должнаго взвѣшиванья*, что ведетъ къ излишнему взысканію въ пользу общества двойнаго фрахта (пункт. 7 и 11 коносамента) и къ безотвѣтственности общества за потерю и растрату грузовъ, такъ какъ оно (пун. 4 и 16 коносамента) можетъ уклоняться отъ уплаты подъ предлогомъ не имѣнія несомнѣнныхъ доказательствъ. 6) Какъ доставка груза на пароходъ, такъ и пріемка его съ парохода грузоотправителями и получателями производится на ихъ счетъ и рискъ:—грузоотправителю сначала выдается ордеръ на нагрузку, а потомъ уже коносаментъ при сдачѣ груза на пароходъ; точно также получатель долженъ находиться на пароходѣ и получить грузъ по вынутіи его изъ трюма,—но такой порядокъ мало примѣнимъ потому что коносаментъ приходитъ съ почтой на томъ же пароходѣ и, слѣдовательно, не можетъ быть полученъ ко времени поднятія груза изъ трюма. 7) При невыгрузкѣ груза въ портѣ назначенія, что случается отъ неблагопріятной погоды и другихъ причинъ, грузохозяева, кромѣ порчи товара и потери времени, должны уплачивать *вторично* фрахтъ.

Указывая на изложенные и другіе недостатки услугъ субсидируемаго русскаго общества пароходства и торговли, коммиссія 1879 года обратила вниманіе и на то исключительное его положеніе, которое даетъ этому обществу, опираясь на получаемую имъ субсидію, полную возможность измѣнять тарифъ по своему усмотрѣнію, установляя цѣну ниже дѣйствительной стоимости провоза, съ

цѣлію убить возникновеніе пароходныхъ предпріятій. Въ виду этаго упомянутая коммиссія признала необходимымъ ходатайствовать о воспрещеніи русскому обществу пароходства и торговли понижать тарифъ *ниже нормы* утвержденной министромъ финансовъ.

Далѣе:—изъ доклада начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго, отъ 30 апрѣля 1881 года видно, что выработанныя коммиссіею 1879 года замѣчанія противъ дѣйствующихъ правилъ и тарифовъ общества пароходства по кавказской линіи, главнымъ управленіемъ намѣстника, при отзывѣ отъ 2 іюня 1879 года, были сообщены г. министру финансовъ, но отвѣта по этому предмету еще непослѣдовало.—«Между тѣмъ,—говоритъ генералъ-лейтенантъ Д. С. Старосельскій,—только при осуществленіи таковыхъ измѣненій въ условіяхъ дѣйствій общества пароходства по кавказской линіи, рейсы его могутъ приносить извѣстную пользу для прибрежнаго населенія».—«Поэтому, заключаетъ г. Старосельскій въ своемъ докладѣ,—казалось бы необходимымъ вновь повторить министру финансовъ тѣ же заявленія и настоятельно потребовать измѣненія несправедливыхъ правилъ и тарифныхъ расписаній» *).

Вотъ, мм. гг., тѣ немногія данныя, которыя я имѣлъ возможность изложить въ настоящемъ докладѣ относительно услугъ оказываемыхъ субсидируемымъ русскимъ обществомъ пароходства и торговли черноморскому кавказскому побережью.

Въ виду же того обстоятельства, что упомянутое общество,—какъ это всѣмъ извѣстно,—вдоль *русскаго* побережья чернаго моря, какъ около берега Крыма, такъ и берега Кавказа, не допускаетъ существованія пароходной конкуренціи,—что это общество предъ послѣдней войной уничтожило такъ называемое «Новороссійское» пароходное общество, а въ истекшемъ 1884 году похоронило таковое же общество «Родоканаки», я нахожу умѣстнымъ повторить слѣдующее:

Членъ—дѣлопроизводитель Императорскаго общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, г. Вольдемаръ, въ 1876 году возбудилъ вопросъ—*объ улучшеніи морскихъ сообщеній на западномъ прибрежьи Кавказа*. Правленіе упомянутаго общества, руководясь данными о западномъ прибрежьи Кавказа, изложенными въ докладѣ г. Вольдемара, въ засѣданіи 7 января 1877 года постановило:—«Испросить мнѣніе профессоровъ народнаго хозяйства въ русскихъ университетахъ по тремъ вопросамъ, имѣющимъ значеніе какъ для

---

*) Докладъ начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 19.

западныхъ прибрежій Кавказскаго края, такъ и для финансовыхъ интересовъ казны». Послѣдовавшіе, за тѣмъ, на предложенные вопросы отвѣты гг. профессоровъ—Ю. Микшевича, Н. Бунге, И. Бабста И. Горлова и А. Чупрова—были напечатаны въ № 89 «Русскихъ Вѣдомостей» за тотъ же 1877 годъ.

Какъ самые вопросы такъ и вытекавшіе изъ отвѣтовъ упомянутыхъ гг. профессоровъ положенія, мною были изложены въ докладѣ, который я имѣлъ честь сдѣлать III-му Отдѣленію Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, въ его засѣданіи бывшемъ 2 марта 1878 года. Въ этомъ докладѣ мною было высказано, что «нельзя всецѣло не присоединиться къ заключительному пункту мнѣнія г. профессора Бунге, который говоритъ: *Правильное рѣшеніе вопроса состоитъ не въ томъ, чтобы вызывать учрежденіе новыхъ монопольныхъ предпріятій, а въ томъ, чтобы заставить существующее монопольное предпріятіе, получающее субсидію, оказывать дѣйствительныя услуги, установляя срочные рейсы и взимая плату по тарифу умѣренному, одобренному правительствомъ*».

Этотъ уважаемый профессоръ, мнѣніе котораго я привелъ въ подлинникѣ, нынѣ занимаетъ высокій постъ министра финансовъ, а потому нельзя искренно не желать, чтобы высказанныя имъ слова имъ же *осуществились на практикѣ*.

Обращаясь,—за тѣмъ,—къ другому учрежденію — *Черноморской береговой гребной флотиліи*, прежде всего я долженъ сказать, что эта флотилія первоначально была учреждена исключительно для *военныхъ цѣлей*, то есть для удовлетворенія нуждъ, расположенныхъ на прибрежьѣ, линейныхъ баталіоновъ и казацкихъ постовъ, что и доказывается содержаніемъ этой флотиліи по бюджету военнаго вѣдомства. До 1874 года пароходы русскаго общества пароходства и торговли, на пути своемъ изъ Крыма въ Поти, заходили только въ Анапу, Новороссійскъ, Туапсе и Сухумъ; за тѣмъ всѣ остальные пункты прибрежья сообщались посредствомъ казенныхъ шхунъ и мелкихъ судовъ гребной флотиліи, т. е. баркасовъ и фелюкъ. Кромѣ того, начальство сухумскаго отдѣла выдавало субсидію частному пароходу *Звѣздочка* за рейсы его отъ Поти до Гагръ и обратно. Для правильнаго содержанія гребной флотиліи назначались изъ Николаева морскіе офицеры, а на пунктахъ ближайшее завѣдываніе судами было на обязанности воинскихъ начальниковъ. На обязанности гребной флотиліи, главнымъ образомъ, лежала обязанность перевозки провіанта и фуража къ пунктамъ, гдѣ были расположены казацкіе посты, а такъ же къ пунктамъ прибрежья, отъ которыхъ къ мѣстамъ расположенія ротъ были проложены колесныя или вьючныя дороги.

Я долженъ упомянуть, что гребная флотилія способствовала такъ же основанію поселеній *изъ женатыхъ отставныхъ солдатъ.* При первомъ моемъ путешествіи по Черноморскому округу въ 1870 году, я посѣтилъ довольно большое селеніе *Ахштырхъ*, расположенное на берегу рѣки Мзымты, въ то время управлявшееся начальникомъ отъ военнаго вѣдомства, въ этомъ же селеніи жившимъ. Равнымъ образомъ довольно большія селенія отставныхъ женатыхъ солдатъ я видѣлъ въ мѣстахъ расположенія ротъ линейныхъ баталіоновъ, какъ напримѣръ:—въ Михельрибше на рѣкѣ Псоу,—въ Пластунскомъ на рѣкѣ Сочи,—въ Царскомъ на рѣкѣ Западный-Дагомысъ и проч. Но всѣ такія поселенія до 1874 года прекратили свое существованіе и, слѣдовательно, сдѣланныя правительствомъ затраты на ихъ основаніе остались безъ результата.

По поводу поставленнаго мною вопроса: *При настоящей обстановкѣ береговой гребной флотиліи можетъ-ли эта флотилія оказывать благотворное вліяніе на колонизацію и въ какой мѣрѣ вызывается необходимость ея преобразованія?*—Коммиссія 1879 года посвятила гребной флотиліи большую часть своего засѣданія 22 февраля и цѣлое засѣданіе 19 марта *).

Изъ данныхъ, помѣщенныхъ въ протоколахъ упомянутой коммиссіи видно, что еще въ 1873 году возникло предположеніе *о передачѣ* гребной флотиліи изъ военнаго въ гражданское вѣдомство, и что по этому поводу при главномъ управленіи намѣстника кавказскаго была образована особая коммиссія. По порученію этой коммиссіи контръ-адмираломъ Н. П. Обезьяниновымъ были составлены и представлены проекты: 1) Положенія о гребной флотиліи на восточномъ берегу Чернаго моря; 2) правилъ объ учрежденіи на томъ же берегу вольнаго матросскаго общества, и 3) положенія о морской ремесленной школѣ въ Новороссійскѣ.

За тѣмъ, въ 1876 году, подъ предсѣдательствомъ помощника намѣстника кавказскаго князя Д. И. Святополкъ-Мирскаго, была вновь образована коммиссія. Эта коммиссія, высказавъ, что—«гребная флотилія удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ военнаго вѣдомства и административнымъ; въ дѣлѣ же частнаго каботажа, какъ главной цѣли ея созданія, флотилія достигла только того, что достаточно ознакомила береговыхъ жителей съ конструкціею судовъ и пріучила къ греблѣ и вообще къ плаванію на ея судахъ до 800 человѣкъ»,—тѣмъ не менѣе окончательнаго своего рѣшенія по проектамъ контръ-адмирала Обезьянинова не сдѣлала. Это потому, что тифлисская

*) Протоколы №№ 3 и 9 коммис. 1879 г.

коммиссія имѣла въ виду учрежденіе въ С.-Петербургѣ, по распоряженію генералъ-адмирала, коммиссіи для разработки вопроса *о русскомъ торговомъ мореплаваніи.* «Въ виду неизвѣстности основаній,—сказано въ протоколѣ,—на которыхъ будетъ разрѣшенъ этотъ вопросъ, коммиссія, при главномъ управленіи намѣстника, нашла невозможнымъ приступать къ составленію правилъ о каботажѣ на восточномъ берегу, изъ опасенія, что эти правила могли бы расходиться съ тѣми, которыя будутъ предложены вообще по торговому мореплаванію».

Далѣе:—въ коммиссіи 1879 года обсуждалась записка контръ-адмирала Обезьянинова — «о положеніи гребной флотиліи и каботажа на Черноморскомъ побережьѣ». Формулируя основную задачу своей записки, г. Обезьяниновъ поставилъ два тезиса: 1) нужна-ли гребная флотилія только какъ средство для сообщенія съ проходящими пароходами и для удовлетворенія потребности въ сообщеніи мѣстныхъ нуждъ администраціи и жителей, и 2) нужна-ли флотилія какъ средство, чтобы образовать изъ мѣстныхъ жителей ядро для развитія въ будущемъ каботажа вдоль сѣверо-восточнаго берега Чернаго моря.

При обсужденіи приведенныхъ тезисовъ и вообще записки г. Обезьянинова, а такъ же и на основаніи фактовъ, сообщенныхъ въ засѣданіяхъ коммиссіи о дѣятельности гребной флотиліи, какъ въ Сухумскомъ отдѣлѣ, такъ и въ Черноморскомъ округѣ, выяснилось: 1) Гребная флотилія во время своего существованія приносила осязательную пользу краю, представляя единственное средство сообщенія между разъединенными бездорожьемъ приморскими поселеніями. 2) Эта флотилія, какъ по отзыву коммиссіи 1876 года, такъ и по даннымъ записки г. Обезьянинова, послужила къ ознакомленію мѣстныхъ жителей съ мореходствомъ и, въ предѣлахъ возможнаго, достигла цѣли, для которой она учреждена правительствомъ, т. е. образованія зародыша мѣстнаго каботажа. 3) Гребная флотилія, если и не принесла той пользы, которую могла бы принести, то это слѣдуетъ приписать несоотвѣтственному ея употребленію и несоотвѣтственному распредѣленію судовъ вдоль берега, а не ея организаціи. 4) Развитіе каботажа на Кавказскомъ берегу и въ особенности въ Черноморскомъ округѣ парализовались прежде всего неуспѣхомъ колонизаціи побережья, малочисленностью жителей, отсутствіемъ убѣжищъ для судовъ и слабымъ движеніемъ экономической жизни въ краѣ, т.-е. отсутствіемъ грузовъ для отправленія изъ прибрежныхъ поселеній. 5) При существующей нынѣ незначительной численности прибрежнаго населенія, организація общества вольныхъ матросовъ

представитъ скорѣе административное учрежденіе, чѣмъ прочную ассоціацію, достаточно сильную для того, чтобы оказать дѣйствительную помощь развитію каботажа, и 6) Развитіе каботажа не можетъ быть достигнуто однимъ только преобразованіемъ существующей гребной флотиліи, но находится въ тѣсной зависимости отъ усилій правительства и дѣятельности администраціи по благоустройству края и отъ усиленія экономическаго развитія Черноморскаго побережья, при которомъ только и могутъ явиться грузы для отправки, а равно и избытокъ людей, болѣе склонныхъ къ морю, которые сами обратятся къ рыбному промыслу и къ морскимъ перевозкамъ, что со временемъ и образуетъ мѣстный каботажъ.

Въ отношеніи же мнѣнія г. контръ-адмирала Обезьянинова, что потребность реорганизаціи гребной флотиліи вызывается настоящимъ ея положеніемъ, въ силу котораго она *не имѣетъ права взимать платы за перевозку грузовъ и пассажировъ и составъ ея такъ незначителенъ, что она не успѣваетъ удовлетворять потребностямъ администраціи,—что при даровомъ трудѣ работы всегда окажется много и потому пользованіе ею со стороны частныхъ лицъ сопряжено съ затрудненіями, если не будутъ употреблены ими какія нибудь противузаконныя дѣйствія*,—коммиссія не согласилась съ такимъ мнѣніемъ, считая невозможнымъ какія либо злоупотребленія со стороны частныхъ лицъ, если администрація будетъ правильно и законно употреблять гребную флотилію для тѣхъ нуждъ края, для которыхъ она предназначена. — «Невозможность допустить взиманія платы за перевозку судами гребной флотиліи, — поясняетъ коммиссія въ своемъ протоколѣ, — вполнѣ ясно формулировано самимъ контръ-адмираломъ Обезьяниновымъ постановкою слѣдующихъ вопросовъ: *куда должны идти заработанныя деньги? Кто будетъ контролировать правильность ихъ взиманія?*—Конечно, говоритъ коммиссія,—никакого особаго инспектора и учрежденія установлено быть не можетъ, въ виду ничтожнаго оборота и движенія такихъ суммъ, и потому коммиссія приходитъ къ тому же выводу, какъ и г. контръ-адмиралъ Обезьяниновъ, именно: *безъ точнаго, ясно формулированнаго разрѣшенія означенныхъ вопросовъ явится произволъ, который можетъ развить разныя злоупотребленія, размѣръ которыхъ трудно и предвидѣть.* По этому,—заключаетъ коммиссія, — ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ допускать денежныхъ сборовъ съ частныхъ лицъ за перевозку грузовъ и пассажировъ, какъ къ пароходамъ русскаго общества, такъ и между прибрежными поселеніями» *).

---

*) Проток. № 9, коммис. 1879 г.

Для устраненія существующихъ неправильностей въ дѣятельности гребной флотиліи коммиссія постановила возложить отвѣтственность на завѣдывающихъ этою флотиліею флотскихъ офицеровъ, предоставивъ имъ для этого нужныя средства и необходимую власть. Коммиссія выяснила при этомъ, что флотскіе офицеры не распоряжались ремонтомъ судовъ и комплектованіемъ экипажа флотиліи, что производилось помимо ихъ въ канцеляріи округа, а такой порядокъ, естественно, долженъ имѣть послѣдствіемъ много недоразумѣній, за которые флотскіе офицеры, завѣдывающіе гребною флотиліею, отвѣтственны быть не могутъ. По мнѣнію коммиссіи необходимо, чтобы флотскимъ офицерамъ были предоставлены средства своевременно ремонтировать суда, и власть комплектовать экипажи. Для фактическаго же и наилучшаго пользованія гребною флотиліею признано необходимымъ размѣстить суда болѣе равномѣрно по прибрежью, обративъ при этомъ вниманіе на то, чтобы въ каждомъ изъ 21 пункта, куда обязаны заходить пароходы русскаго общества, непремѣнно имѣлись бы для сообщенія съ ними фелюки.

Таковы въ отношеніи гребной флотиліи данныя трудовъ коммиссіи 1879 года, изложенныя мною вкратцѣ.

Обратимся теперь къ *практикѣ*, чтобы наглядно выяснить поставленный мною вопросъ, то есть,—*при настоящей обстановкѣ береговой гребной флотиліи можетъ ли эта флотилія оказывать благотворное вліяніе на колонизацію побережья?*

По ходатайству начальника Кубанской области о необходимости обновленія послѣ войны новороссійскаго отряда гребной флотиліи, его императорское высочество, главнокомандующій кавказскою арміею, не измѣняя дѣйствующаго штата упомянутой флотиліи, въ іюнѣ мѣсяцѣ 1878 года *), соизволилъ приказать содержать этотъ штатъ въ слѣдующемъ составѣ:

Баркасовъ новой конструкціи	. . . .	6
» старой (азовской)	. . . .	2
Фелюкъ » »	. . . . .	20
	Всего . . .	28

Затѣмъ, начальникъ главнаго управленія намѣстника кавказскаго, генералъ-лейтенантъ Старосельскій, удостовѣряетъ, что при его личномъ обзорѣ черноморскаго округа въ новороссійскомъ отрядѣ гребной флотиліи на лицо судовъ было 26 **), то есть противу вышепри-

*) Предписаніе отъ 6 іюня 1878 г. за № 2796.

**) Докладъ начал. главн. управл. намѣстн. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 14.

веденнаго штата недоставало только *двухъ судовъ*. Приводя же эту цифру судовъ гребной флотиліи, г. Старосельскій, какъ сказано было выше, счелъ нужнымъ въ своемъ докладѣ присовокупить, что—«существующія казенныя гребныя суда, *при иномъ распредѣленіи ихъ* могутъ дать возможность назначить ихъ *еще* на нѣсколько прибрежныхъ пунктовъ». Стало быть—въ виду такого замѣчанія невольно рождается вопросъ: Правильно или нѣтъ распредѣлены гребныя суда по пунктамъ прибрежья?

На этотъ вопросъ я повторю теперь то же самое, что было высказано въ докладѣ «*черноморское прибрежье Кавказа, какъ одна изъ важнѣйшихъ приморскихъ окраинъ государства*»,—который я сдѣлалъ императорскому обществу для содѣйствія русскому торговому мореходству, въ его засѣданіи, въ Москвѣ, 17 февраля 1882 года.

«Въ настоящее время,—сказано въ докладѣ,—на 325-ти верстномъ разстояніи, отъ Анапы до границы сухумскаго отдѣла, судовъ гребной флотиліи считается 26, изъ числа которыхъ находятся: 1) въ новороссійскѣ—баркасовъ азовскихъ 1, баркасовъ новѣйшей конструкціи 4, фелюкъ 7; 2) въ Туапсе баркасовъ 3, фелюкъ 6; 3) въ Сочи баркасъ 1, фелюкъ 3; и 4) въ Адлерѣ фелюкъ 1. Такимъ образомъ южная часть прибрежья, пограничная съ сухумскимъ отдѣломъ, гдѣ поселяне наиболѣе страдаютъ отъ бездорожья лишены пособія гребной флотиліи. Это тѣмъ болѣе важно, что правильныхъ рейсовъ этой флотиліи не существуетъ, а они назначаются неопредѣленно, по усмотрѣнію мѣстнаго начальства, что заставляетъ нуждающихся не рѣдко прибѣгать къ покровительству этихъ властей».—«Точно также,—сказано въ томъ же докладѣ,—хотя гребная флотилія и предназначена для удовлетворенія нуждъ прибрежнаго населенія,—хотя она и обязана перевозить пассажировъ и грузы *безплатно*,—но на дѣлѣ совершается иное. Въ то самое время, какъ напримѣръ въ Ялтѣ, гдѣ пароходы русскаго общества останавливаются не у пристани, а также какъ и на кавказскомъ побережьѣ, т. е. на рейдѣ, агентство упомянутаго общества выдаетъ контромарки для переѣзда пассажировъ, за счетъ общества, съ берега на пароходъ и обратно, агентъ того же общества въ Сочи, на оборотъ, взимаетъ по 10 коп. съ пассажира *за переѣздъ на казенной фелюкѣ* на пароходъ. Здѣсь же, то есть въ Сочи, за перевозку груза съ парохода на берегъ на казенныхъ же фелюкахъ агентъ русскаго общества пароходства взимаетъ плату по 3 коп. съ пуда, что при дороговизнѣ фрахта пароходнаго, очевидно, весьма обременительно для плательщиковъ. Нельзя конечно предполагать, чтобы такая плата казенною флотиліей взималась по распоряженію главнаго военнаго или гражданскаго кав-

казскаго начальства, такъ какъ таковое распоряженіе шло бы въ разрѣзъ съ мѣропріятіями для успѣшнаго развитія колонизируемаго края».

Приведенное мною въ подлинникѣ сказано было три года тому назадъ и сказано не въ газетной статьѣ, а въ докладѣ такому императорскому обществу, которое задачею своей дѣятельности поставило именно *содѣйствіе русскому торговому мореходству*. Но, — докладъ мой въ упомянутомъ Императорскомъ Обществѣ не достигъ цѣли,— онъ прошелъ безслѣдно. Это обстоятельство ставитъ меня въ необходимость выяснить теперь вновь, какъ вопросъ о неправильномъ распредѣленіи на прибрежьи судовъ казенной гребной флотиліи, такъ и вопросъ о поборахъ совершаемыхъ за перевозку на судахъ этой флотиліи пассажировъ и груза.

Правильное распредѣленіе судовъ казенной гребной флотиліи по пунктамъ побережья особенно важно въ томъ отношеніи, что имъ обусловливается сообщеніе этихъ пунктовъ съ пароходами русскаго общества. Начальникъ главнаго управленія намѣстника кавказскаго Д. С. Старосельскій положительно высказываетъ, что хотя на основаніи устава пароходы русскаго общества и *обязаны заходить* во всѣ указанные пункты черноморскаго побережья, отъ Анапы до Поти, но такъ какъ тѣмъ же уставомъ *не вмѣнено обществу въ обязанность* содержать на этихъ пунктахъ агентства съ своими гребными судами и оно дѣйствительно не имѣетъ нигдѣ гребныхъ судовъ, на всемъ протяженіи черноморскаго берега, то пароходы и не могутъ ни принимать, ни выгружать пассажировъ и товары во всѣхъ этихъ пунктахъ, если они не будутъ доставлены съ берега или принимаемы съ парохода посторонними мелкими судами *).

Въ Новороссійскѣ, какъ сказано выше, числится 12 судовъ, изъ нихъ 5 баркасовъ и 7 фелюкъ. Полагая на каждый баркасъ по 6 матросовъ и по 1 шкиперу, а на каждую фелюку по 4 матроса и по 1 шкиперу получится, что въ Новороссійскѣ при 12 судахъ состоитъ всего *семьдесятъ* человѣкъ экипажа. Теперь спрашивается—для какой же надобности въ Новороссійскѣ имѣется такое большое количество судовъ и экипажа? Окружающія Новороссійскъ поселенія, пользующіяся удобными дорогами, вовсе не имѣютъ надобности въ услугахъ казенной гребной флотиліи. Точно также, при существованіи въ Новороссійскѣ большаго количества фелюкъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, потребности въ казенной гребной флотиліи какъ

*) Докладъ начальн. главн. управл. намѣстн. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 13 и 14.

при нагрузкѣ такъ и выгрузкѣ пароходовъ русскаго общества быть не можетъ. Для судовъ казенной гребной флотиліи остается, слѣдовательно, одна цѣль—это перевозка каменнаго угля, складъ котораго находится въ Новороссійскѣ для казенной шхуны, ежегодно командируемый изъ Николаева и имѣющей здѣсь стоянку; но для такой надобности постоянное содержаніе въ одномъ пунктѣ указаннаго выше количества судовъ и экипажа гребной флотиліи и безцѣльно и убыточно для казны.

Равнымъ образомъ и скопленіе судовъ казенной гребной флотиліи въ Туапсе, въ количествѣ 3 баркасовъ и 6 фелюкъ, такъ же не достигаетъ цѣли, такъ какъ и въ этомъ пунктѣ есть достаточное количество фелюкъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ. Стоитъ только показаться въ Туапсе пароходу русскаго общества, какъ къ нему направляется цѣлая стая частныхъ фелюкъ, окружаютъ его и всѣ на перерывъ стараются захватить пассажировъ и грузы.

Но при такой обстановкѣ казенной гребной флотиліи въ упомянутыхъ двухъ пунктахъ, все прибрежье между Новороссійскомъ и Туапсе, на протяженіи 150-ти верстъ, лишено возможности пользоваться судами флотиліи. Въ послѣднее время имѣется казенная фелюка въ Джубгѣ, куда и заходятъ теперь пароходы русскаго общества, но этотъ пунктъ никоимъ образомъ не можетъ обезпечивать даже смежные съ нимъ пункты Вуланки и Шапсуго, куда пароходы общества обязаны заходить, но не заходятъ. На долинѣ и вообще по бассейну рѣки Шапсуго расположено селеніе армянское, которое пріобрѣло уже извѣстность производствомъ хорошаго качества и въ большомъ количествѣ табаку и вотъ оно свой цѣнный товаръ, для погрузки на пароходы русскаго общества, волей-неволей должно возить или въ Джубгу или въ Туапсе.

Затѣмъ отъ Туапсе до Сочи, на протяженіи 70 верстъ нѣтъ ни одной казенной фелюки, почему пароходы русскаго общества здѣсь никуда не заходятъ. Въ Сочи находятся четыре казенныя судна, 1 баркасъ и 3 фелюки, а далѣе до границы сухумскаго отдѣла, на протяженіи 50 верстъ, имѣется только одна казенная фелюка въ Адлерѣ. Между тѣмъ поселяне селеній Веселой, Мехадыръ и Пиленковой, расположенныхъ близь границы сухумскаго отдѣла, не только лишены возможности сообщаться съ пароходами русскаго общества, но онѣ находятся совершенно въ изолированномъ положеніи, такъ какъ, чтобы попасть въ торговый пунктъ Адлеръ, имъ не минуемо приходится переправляться вбродъ черезъ двѣ рѣки Псоу и Мзымту, изъ которыхъ послѣдняя сравнительно со всѣми рѣками черноморскаго округа наибольшая и опаснѣйшая для переправы.

Что же касается до сухумскаго отдѣла, то я уже упоминалъ, что въ Гагры и Пицунду пароходы русскаго общества теперь не заходятъ а на почти 200 верстномъ протяженіи, отъ границы черноморскаго округа до Поти, пароходы заходятъ только въ четыре пункта—Гудауты, Афонъ, Сухумъ и Отемчиры, при чемъ въ Афонѣ фелюки имѣются не казенные, а принадлежащіе монастырю.

Такимъ образомъ существующая казенная гребная флотилія, при отсутствіи правильныхъ ея рейсовъ вдоль побережья, даже не способствуетъ и исполненію принятыхъ русскимъ обществомъ пароходства и торговли на себя обязательствъ въ отношеніи сообщенія съ пунктами прибрежья, число которыхъ указано самою же администраціею. Казенная гребная флотилія, при настоящемъ ея расположеніи въ Черноморскомъ округѣ, очевидно, является скорѣе пособницею въ облегченіи субсидируемаго общества пароходства, а ни какъ не развитію побережья и колонизаціи на немъ.

Что казенная гребная флотилія не содѣйствуетъ, а наоборотъ противодѣйствуетъ развитію колонизаціи на черноморскомъ побережьѣ Кавказа—это подтверждается слѣдующимъ фактомъ. Покорнѣйше прошу васъ, мм. гг., прежде всего взглянуть на маленькій документъ, написанный собственноручно агентомъ русскаго общества пароходства и торговли въ Сочи, прусско-подданнымъ г. Р. Гарбе; на документикѣ сверху шпемпель упомянутаго общества, который удостовѣряетъ, что этотъ документикъ относится къ 22 марта 1881 года, а далѣе послѣ рубрики—«выгружено казенными фелугами» слѣдуетъ указаніе съ кого и за сколько пудовъ груза причитается получить, полагая плату по 3 коп. за пудъ. Затѣмъ потрудитесь взглянуть и на печатныя контромарки, которыя выдаетъ тотъ же агентъ г. Гарбе при перевозкѣ на казенныхъ фелюкахъ пассажировъ и слѣдуемаго при нихъ багажа. Контромарки удостовѣряютъ, что каждый пассажиръ за переѣздъ съ берега на пароходъ за свою персону платитъ 10 коп., а за каждый пудъ багажа по 3 коп.

Нѣтъ сомнѣнія, что такой поборъ вначалѣ и удивилъ и озадачилъ жителей Черноморскаго побережья, но затѣмъ они пріобыкли и хотя съ ропотомъ, но все-таки подчиняются установленному порядку. Вопросъ же: кѣмъ установленъ упомянутый поборъ и по какому именно случаю—объясняетъ приказъ исправляющаго должность начальника Черноморскаго округа, артиллеріи полковника Н. Е. Никифораки, отъ 8 мая 1881 года за № 24, данный имъ по новороссійскому отряду кавказской гребной флотиліи. Изъ этого приказа видно, что до свѣдѣнія г. Никифораки дошло, что при перевозкѣ пассажировъ на берегъ съ рейсоваго парохода, прибывшаго въ Ново-

россійскъ 13 апрѣля того же 1881 года, шкиперъ Ковалевъ, требуя настоятельно плату съ пассажировъ по 10 коп. съ человѣка, на замѣчаніе какого-то простолюдина, что у того недостало нѣсколькихъ копѣекъ, осмѣлился сказать, что въ такомъ случаѣ ему придется доплатить изъ своихъ, ибо съ него самого требуются эти деньги.— «За такой поступокъ,—сказано въ приказѣ,—смѣщая Ковалева на *два мѣсяца* изъ шкиперовъ,—*я отнынѣ воспрещаю перевозить частныхъ пассажировъ на казенныхъ гребныхъ судахъ безъ предъявленія пассажирами контромарокъ, о выдачѣ которыхъ я вмѣстѣ съ симъ сношусь съ агентами.* Приказъ этотъ прочесть во всѣхъ пунктахъ расположенія судовъ флотиліи, при полномъ сборѣ экипажей».

Такимъ образомъ выходитъ, что въ то самое время, какъ начальникъ главнаго управленія Д. С. Старосельскій въ Тифлисѣ докладывалъ его императорскому высочеству намѣстнику кавказскому о неудовлетворительномъ положеніи *морскихъ* сообщеній на черноморскомъ побережьи и о необходимости въ интересахъ колонизаціи ихъ улучшенія, исправляющій должность начальника Черноморскаго округа вышеприведеннымъ приказомъ устанавливалъ порядокъ, какъ разъ противоположный взглядамъ главнаго кавказскаго начальства и къ вящему отягощенію колонизирующихся во ввѣренномъ ему краѣ.

Поборъ казенной гребной флотиліи еще рельефнѣе обрисовывается судебнымъ разбирательствомъ, происходившимъ 24-го іюня 1884 года въ открытомъ засѣданіи мироваго судьи 3 участка темрюкскаго мироваго округа г. Ральцевича. Истцемъ явился попечитель сочинскаго отдѣла г. Краевскій *), а отвѣтчикомъ землевладѣлецъ Черноморскаго округа, онъ же и депутатъ посада Сочи, капитанъ-лейтенантъ Еремѣевъ. Обстоятельства дѣла выяснились въ слѣдующемъ видѣ: «Попечитель Краевскій въ исковой просьбѣ отъ 23 іюня 1884 г. за № 1,025 заявилъ, что начальникъ Черноморскаго округа отъ 19 мая 1881 г. за № 484 увѣдомилъ, что имъ установлена плата за перевозку на казенныхъ фелюкахъ пассажировъ и грузовъ съ пароходовъ на берегъ и обратно въ слѣдующемъ размѣрѣ: съ каждаго пассажира по 10 копѣекъ, а съ каждаго пуда груза по 3 коп.,—причемъ выдача контромарокъ пассажирамъ и грузителямъ возложена на агента Русскаго общества пароходства въ Сочи Гарбе. Вслѣдствіе этого распоряженія агентствомъ русскаго общества пароходства при доставкѣ грузовъ на пароходы выдаются контромарки, а при доставкѣ съ пароходовъ квитанціи со штемпе-

*) Г. Краевскій на должность попечителя поступилъ изъ товар. прокурора Рязанскаго окр. суда въ концѣ 1883 г.

лемъ агентства, въ которыхъ обозначается количество груза и фамилія его собственника, а также сумма причитающаяся за выгрузку. Несмотря на означенное распоряженіе начальника округа, одинъ изъ жителей посада Сочи, отставной капитанъ-лейтенантъ Еремѣевъ, отказывается отъ уплаты слѣдующихъ съ него за выгрузку денегъ. Вслѣдствіе этого, прилагая копію предписанія начальника Черноморскаго округа отъ 19 мая 1881 г. за № 484 и четыре квитанціи агентства Русскаго общества пароходства въ Сочи, отъ 12 декабря 1883 г., 30 января, 6 февраля и 19 марта 1884 г. проситъ всыскать съ г. Еремѣева слѣдующіе съ него за выгрузку *три рубля двѣнадцать копѣекъ*». На этотъ искъ г. Еремѣевъ возразилъ, что «взыскиваемая плата за перевозку грузовъ на казенныхъ фелюкахъ есть незаконный поборъ,—что гребная флотилія учреждена властію высшею, чѣмъ начальникъ Черноморскаго округа и послѣдній не имѣлъ права устанавливать подобный денежный сборъ».— По разборѣ же дѣла, однако, оказывается, что—«мировой судья находя возраженіе отвѣтчика Еремѣева относительно незаконности сбора за перевозку пассажировъ и грузовъ на гребныхъ судахъ флотиліи установленнаго начальникомъ округа не заслуживающимъ уваженія, на основаніи 81 и 129 ст. уст. гражд. суд. опредѣлилъ: взыскать съ Еремѣева за перевозку его клади на казенныхъ фелюкахъ 3 р. 12 к.». Дѣло это, мм. гг., ясно само по себѣ и никакихъ комментарій не требуется. Тутъ взыскиваемая сумма не имѣетъ значенія, а важно самое существо дѣла.

Прочитавши приведенные мною «Приказъ за № 24» и «Судебное разбирательство по иску попечителя»—всякій, конечно, пойметъ всю незаконность установленнаго побора. Но это еще не все. Этотъ установленный мѣстною администраціею поборъ, діаметрально противуположный постановленію коммисіи 1879 года, особенно вреденъ тѣмъ, что онъ вноситъ *деморализацію* въ среду тѣхъ поселянъ, которые служатъ шкиперами и матросами въ гребной флотиліи. На практикѣ оказывается, что сборъ съ пассажировъ и за грузъ производятъ не только въ пунктахъ, гдѣ имѣются агенты общества пароходства, но и тамъ, гдѣ ихъ нѣтъ, какъ напримѣръ въ Адлерѣ, гдѣ эту подать собираетъ шкиперъ казенной фелюки. А для какой надобности собираютъ эти деньги? Куда и какъ онѣ расходуются? Кто контролируетъ такіе приходы и расходы? Такіе вопросы не разрѣшимы, такъ какъ вся обстановка сборовъ для постороннихъ лицъ покрыта мракомъ неизвѣстности.

Также непонятнымъ представляется и слѣдующее: на Черноморскомъ побережьи Кавказа во многихъ мѣстахъ вы увидите турокъ,

проживающихъ здѣсь съ своими фелюками и снастями, исключительно для боя дельфиновъ и ловли кефали, сельдей и другой морской рыбы. За право такой ловли эти турки уплачиваютъ отъ каждой фелюки по 10 рублей въ годъ. И вотъ такіе-то временные проживатели побережья, какъ напримѣръ, въ Сочи, пользуются особымъ вниманіемъ и покровительствомъ мѣстнаго агента Русскаго общества пароходства. Этимъ туркамъ, наравнѣ съ судами казенной гребной флотиліи, предоставлено право перевозки пассажировъ и груза какъ съ берега на пароходы, такъ и обратно. Точно также вы увидите квитанціи со штемпелемъ Русскаго общества пароходства, на которыхъ пояснено, что за перевозку на «турецкихъ фелюкахъ» такой-то клади, такимъ-то лицомъ слѣдуетъ уплатить столько-то денегъ; деньги эти также взыскиваются *агентомъ* пароходства, а не прямо тѣми турками, которые перевозили грузъ.

Между тѣмъ начальникъ главнаго управленія намѣстника кавказскаго въ своемъ докладѣ высказываетъ, что по свѣдѣніямъ, собраннымъ имъ на мѣстѣ, на побережьѣ одного только черноморскаго округа имѣется до *семидесяти* мелкихъ каботажныхъ судовъ, принадлежащихъ мѣстнымъ жителямъ.—«Изъ этого можно заключить,—говоритъ г. Старосельскій,—что прибрежное населеніе, не смотря на его малочисленность и перенесенныя имъ въ послѣднее время бѣдствія, все же понемногу привыкаетъ къ морю и къ рыболовству, такъ что даже заводитъ свои собственныя фелюки, и что, слѣдовательно, его необходимо поддерживать и поощрять въ этомъ направленіи».—«Въ этихъ видахъ,—продолжаетъ г. Старосельскій,—между прочимъ, настоитъ надобность въ облегченіи нѣкоторыхъ стѣснительныхъ таможенныхъ формальностей, которымъ должны подчиняться нынѣ частныя каботажныя суда при плаваніи между прибрежными пунктами».

Равнымъ образомъ генералъ-лейтенантъ Старосельскій высказывая, что—«флотилія до сихъ поръ не могла быть приведена администраціей черноморскаго округа въ надлежащій составъ вслѣдствіе чрезмѣрнаго возвышенія цѣнъ на фелюки и обусловленной этимъ недостаточности ассигнованныхъ средствъ на пріобрѣтеніе всего положеннаго числа гребныхъ судовъ»—вмѣстѣ съ тѣмъ указываетъ на полную возможность положить начало каботажному судостроенію въ нѣкоторыхъ пунктахъ прибрежья, какъ, напримѣръ въ Туапсе и Новороссійскѣ, гдѣ ремонтъ такихъ мелкихъ судовъ, каковы баркасы и фелюки и нынѣ производится съ успѣхомъ.—«Успѣху дѣла судостроенія,—говоритъ г. Старосельскій,—тѣмъ болѣе представляется шансовъ, что на мѣстѣ имѣется весьма хорошее каштановое

дерево для шпангоутовъ и обшивочныхъ досокъ и твердое грушевое дерево для килей» *).

Въ виду приведенныхъ данныхъ о количествѣ каботажныхъ мелкихъ судовъ, уже имѣвшихся у прибрежныхъ жителей черноморскаго округа еще въ 1880 году, а также и въ виду возможности положить начало каботажному судостроенію,—умѣстнымъ будетъ слѣдующій вопросъ: Не представляется ли болѣе цѣлесообразнымъ вовсе прекратить существованіе на казенныя средства береговой гребной флотиліи, а взамѣнъ оной при пособіи отъ правительства положить основаніе каботажному судостроенію? Мысль командира батумскаго порта, контръ-адмирала А. И. Греве, приведенная въ докладѣ моемъ Императорскому обществу для содѣйствія русскому торговому мореходству была та именно, чтобы имѣющіяся на лицо суда гребной флотиліи безплатно раздать прибрежнымъ поселянамъ, въ особенности тѣмъ изъ нихъ, которые оказали уже свои способности въ должности шкиперовъ флотиліи. Эта мысль г. Греве, предложенная имъ по случаю послѣдовавшаго въ 1881 году Высочайшаго повелѣнія объ упраздненіи кавказской гребной флотиліи **), въ особенности представляется удобоисполнимою при установившемся сборѣ съ пассажировъ и грузохозяевъ, который теперь производится при существованіи гребной флотиліи *на казенныя средства.* Съ раздачею судовъ гребной флотиліи, при обязательствѣ получающихъ ихъ неупустительно сообщаться съ пароходами Русскаго общества, нѣтъ сомнѣнія,—каждый пассажиръ и каждый грузохозяинъ съ удовольствіемъ будутъ платить установленную плату содержателю фелюки, такъ какъ они будутъ сознавать, что это не незаконный поборъ, а плата за трудъ, за сбереженіе казенныхъ денегъ, которыя шли на содержаніе флотиліи, и, наконецъ, какъ пособіе на развитіе частнаго каботажа.

Точно также заходъ пароходовъ Русскаго общества пароходства въ обязательные для него пункты не будетъ въ зависимости отъ казенныхъ фелюкъ и отъ правильности или неправильности ихъ распредѣленія по пунктамъ прибрежья, какъ это дѣлается теперь,—если будетъ частнымъ лицамъ, имѣющимъ фелюки предоставлено право сообщаться съ проходящими пароходами. Въ Геленджикъ,

---

*) Докладъ начальн. главн. управл. намѣст. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 14 и 15.

**) Отношеніе кавказскаго военно-окружнаго штаба, отъ 23 ноября 1881 г. за № 4,165, на имя начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго.

Вуланку, Шапсуго пароходы общества теперь не заходятъ, а между тѣмъ во всѣхъ этихъ пунктахъ имѣется достаточное количество частныхъ фелюкъ. Очевидно, что тутъ играетъ роль нежеланіе допустить частныя фелюки сообщаться съ пароходами. Но правильно ли это и согласуется ли такой порядокъ съ видами успѣшной колонизаціи, особенно при совершенномъ отсутствіи сухопутныхъ дорогъ и при единственномъ сообщеніи посредствомъ пароходовъ Русскаго общества, получающаго отъ правительства солидную субсидію,— это очевидно для всякаго.

Въ заключеніе настоящаго моего доклада, мнѣ остается только сообщить вамъ, мм. гг., нѣкоторыя данныя въ отношеніи устройства портовъ на Черноморскомъ побережьи Кавказа.

Выше было сказано, что на всемъ громадномъ протяженіи морскаго побережья отъ Керчи до Батума, за исключеніемъ Геленджика и Батума, а отчасти Новороссійска и Сухума, нѣтъ сколько нибудь надежнаго пріюта, который бы давалъ плавающимъ судамъ возможность укрыться отъ застигшей ихъ непогоды. Это обстоятельство на столько важно, что вдоль Кавказскаго побережья, при настоящихъ условіяхъ плаваніе возможно только или для судовъ большаго калибра, которыя въ случаѣ опасности могутъ удалиться отъ берега и въ открытомъ морѣ выдерживать штормъ,—или же для гребныхъ и парусныхъ судовъ самаго малаго размѣра, которыя при наступленіи морскаго прибоя могутъ быть вытаскиваемы на берегъ собственными силами экипажа. При такой же обстановкѣ, очевидно, невозможно ожидать развитія мореходства вдоль Кавказскаго побережья Чернаго моря, а съ тѣмъ вмѣстѣ и экономическаго преуспѣянія этой приморской окраины государства.—«Измѣнить столь неблагопріятныя условія къ лучшему,—говоритъ въ своемъ докладѣ генералъ-лейтенантъ Старосельскій,—возможно только устройствомъ портовъ—убѣжищъ въ важнѣйшихъ пунктахъ Кавказскаго побережья. Рано или поздно правительство вынуждено будетъ сдѣлать это; въ этомъ и нравственная его обязанность и матеріальный расчетъ. А коль скоро разъ является убѣжденіе, что безъ этого не мыслимъ успѣшный ходъ дѣла, осуществленіе котораго считается въ числѣ важныхъ государственныхъ задачъ, именно дѣла колонизаціи и устройства Черноморскаго побережья,—коль скоро исполненіе этой мѣры должно имѣть самые благодѣтельные результаты въ отношеніи развитія и другихъ частей Кавказскаго края, напримѣръ Кубанской области, то, казалось бы, не должно было являться ни малѣйшаго сомнѣнія въ томъ, что прямой государственный разсчетъ тре-

буетъ удовлетворенія этой насущнѣйшей потребности въ самомъ безотлагательномъ времени» *).

Въ настоящее время, какъ извѣстно, считается рѣшеннымъ вопросъ о постройкѣ вѣтви Владикавказской желѣзной дороги, отъ станціи Тихорѣцкой, чрезъ Екатеринодаръ, къ Новороссійску, а въ Цемесской бухтѣ устройство портовыхъ сооруженій. Оба эти предпріятія очевидно имѣютъ цѣлью избѣжать неудобствъ мелководныхъ и замерзающихъ азовскаго моря и керченскаго пролива. Оба они будутъ благотворно вліять на юго-западную часть Кубанской области и въ особенности на окрестности Новороссійска; но въ тоже время они произведутъ паденіе отпускной торговли въ Ростовѣ на Дону, Таганрогѣ и другихъ при-азовскихъ городахъ. Для жителей же Черноморскаго побережья Кавказа, болѣе или менѣе удаленныхъ отъ Новороссійска, оба упомянутые сооруженія будутъ полезны лишъ тѣмъ, что они сдѣлаютъ болѣе удобнымъ сообщеніе съ центромъ Россіи, такъ какъ до настоящаго времени, особенно въ зимнюю пору, удобный проѣздъ—напримѣръ изъ Москвы—возможенъ только на Севастополь, а оттуда моремъ. Но чтобы портовые сооруженія въ Новороссійскѣ и желѣзная къ нему дорога могли сколько нибудь повліять на развитіе упомянутаго побережья—этого сказать нельзя.

Съ весны 1873 года, по Высочайшему повелѣнію, въ Новороссійскѣ была учреждена коммиссія, производившая изысканіе удобнѣйшаго пункта, для устройства въ немъ порта. Для изслѣдованія были избраны Анапа, Новороссійскъ, Геленджикъ и Туапсе. По точнымъ метеорологическимъ и другимъ наблюденіямъ, производившимся въ теченіе цѣлаго года, упомянутая коммиссія отдала предпочтеніе Туапсе, какъ не подверженному вліянію *бора* (сильный сѣверо-восточный вѣтеръ, Nord—Ost) и какъ центральному по своему положенію на всемъ протяженіи отъ Анапы до границы Сухумскаго отдѣла. При такомъ положеніи Туапсе съ проведеніемъ къ нему сухопутныхъ дорогъ, нѣтъ сомнѣнія, будетъ служить не только центромъ географическимъ, но и центромъ торгово-экономическаго тяготѣнія для всѣхъ поселеній Вельяминовскаго и Сочинскаго отдѣловъ Черноморскаго округа и, кромѣ того, конечнымъ пунктомъ для богатаго и производительнаго района Кубанской области, который и нынѣ связанъ уже съ Туапсе, хотя еще и не совсѣмъ оконченнымъ шоссейнымъ путемъ. Такое значеніе Туапсе придавала тифлисская коммиссія, бывшая подъ предсѣдательствомъ помощника намѣстника кав-

*) Докладъ начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 19 и 20.

казскаго, генералъ-адъютанта Святополкъ-Мирскаго, обсуждавшая вопросъ объ устройствѣ портовъ въ 1876 году. Но еще раньше, именно весною 1875 года, министръ путей сообщенія, генералъ-адъютантъ Посьетъ, лично обозрѣвавшій этотъ пунктъ, призналъ необходимымъ въ долинѣ рѣки Туапсе устроить гавань, съ проведеніемъ къ ней вѣтви отъ ростово-владикавказской желѣзной дороги *), изысканіе которой было произведено въ томъ же 1875 году.

Что же касается до пространства отъ Гагринскаго хребта до южной границы Абхазіи, то здѣсь сама природа для сооруженія порта намѣтила отличный пунктъ—Сухумъ-Кале, значеніе котораго мною было высказано выше, при обзорѣ сухопутныхъ сообщеній. Для связи съ центромъ Закавказья, а также въ видахъ стратегическихъ и экономическихъ лицами компетентными признается крайне необходимою вѣтвь отъ Ново-Сенакской станціи поти-тифлисской желѣзной дороги до Сухума. Если же будетъ устроено удобное сообщеніе черезъ упомянутый Клухорскій перевалъ, то Сухумъ-Кале сдѣлается отпускнымъ пунктомъ для всего района верховій Кубани и Терека. Затѣмъ, какъ въ Новороссійскѣ на Цемесской долинѣ, по смежности съ бухтою, существуетъ болото, которое по всей вѣроятности будетъ обращено въ гавань;—такъ точно и въ Сухумѣ, позади маяка, на обширной долинѣ имѣется болото, дающее массу міазмовъ, порождающихъ столь извѣстную Сухумскую лихорадку. По мнѣнію опытнаго моряка, контръ-адмирала А. И. Греве, это болото весьма удобно и безъ особенно большихъ затратъ можетъ быть обращено въ превосходную гавань, чѣмъ и достигнется двоякая польза—безопасная морская стоянка и оздоровленіе прекрасной мѣстности Сухума и его окрестностей.

Далѣе—слѣдуетъ сказать, что пока не былъ присоединенъ Батумъ, морская граница на Чорокѣ (постъ св. Николая) была безъ конца, а потому и не способна къ морской оборонѣ. Безопасный портъ Батумскій, куда при всякой погодѣ могутъ скрываться военныя суда, и Керченская крѣпость на сѣверѣ, замѣняемая въ зимнее время Севастополемъ, даютъ возможность военному флоту дѣйствовать для обороны Кавказскаго побережья. Поэтому—каждому колонизирующемуся въ этомъ краѣ естественно желать, чтобы искуственное насажденіе европейской дипломатіи, Батумское порто-франко, поскорѣе стушевалось и на его мѣстѣ былъ бы основанъ военный портъ. Высочайшее повелѣніе уже послѣдовало:—Батумъ сравненъ съ Севастополемъ и оба они предназначены быть второклассными

*) № 93 «Москов. Вѣдом.» за 1875 годъ.

военными портами. Это царское указаніе, а равно ограниченность вмѣстимости Батумской бухты и характеръ самой окружающей его природы, очевидно, не могутъ обусловливать наивыгоднѣйшаго служенія этого порта двумя цѣлямъ—военной и коммерческой. Обширные нефтяные склады въ Батумѣ, равно какъ и приспособленія здѣсь для налива этого горючаго матеріала прямо на суда, будутъ не совмѣстимы съ военными цѣлями, и даже немыслимы въ военномъ портѣ,—а потому какъ въ этомъ отношеніи, такъ и вообще въ достиженіи развитія цѣлей коммерческихъ, Батуму слѣдуетъ предпочесть Поти. Я не спеціалистъ морскаго дѣла и мнѣ легко было ошибаться, увлекаясь молвою о превосходныхъ качествахъ Батума какъ коммерческаго порта. Но увлеченіе скоро минуетъ у всякаго, кто поближе всмотрится въ дѣло,—кто внимательно изучитъ условія той и другой мѣстности, т. е. Батума и Поти. Преодолѣйте головокруженіе и потрудитесь осторожно взобраться на Потійскій маякъ; отсюда, съ высоты птичьяго полета, возможно разсмотрѣть громадное пространство: какъ на ладони представляются—озеро Палеостонъ, Ріонъ съ его двумя рукавами,—устроенные молы,—весь городъ Поти, станція и часть желѣзной дороги и проч. Здѣсь обширная гладь, равнина, дозволяющая дѣлать всевозможные и въ самыхъ широкихъ размѣрахъ коммерческіе склады; но этого нѣтъ въ Батумѣ,—тамъ небольшая бухта окружена горами и при устройствѣ этого порта для цѣлей военныхъ удобнаго мѣста для коммерчесскихъ складовъ тамъ не будетъ. Бурливый и нерѣдко опасный Потійскій рейдъ побѣжденъ; молы уже выведены вполнѣ,—стало быть теперь остается только береговая работа. Если изолируютъ отъ Ріона его сѣверный рукавъ,—обратятъ его при посредствѣ устроенныхъ моловъ—въ гавань съ надлежащими набережными, то едва ли нужно желать еще лучшаго для Закавказскаго края коммерческаго порта.

Постройка портовъ, какъ это уже и случилось съ Поти, требуетъ большихъ денежныхъ средствъ; но не мало требуется и времени для изысканій, чтобы точно опредѣлить относительное значеніе прибрежныхъ пунктовъ и тѣмъ отстранить домогательства строить большой портъ тамъ, гдѣ онъ имѣетъ только мѣстное значеніе. «Опытъ указываетъ,—говоритъ коммиссія 1879 года,—что при малоизвѣстности въ этомъ отношеніи Черноморскаго побережья Кавказа, десятки лѣтъ могутъ пройти прежде, чѣмъ все это будетъ доведено до окончательнаго административнаго рѣшенія, а между тѣмъ до воспослѣдованія послѣдняго,—ни одинъ изъ намѣченныхъ для порта пунктовъ не можетъ заселиться частными лицами съ увѣренностью,

что сдѣланныя ими затраты труда и капитала будутъ производительны. Эта неопредѣленность отразится и на всей прилежащей къ избираемому порту мѣстности и парализуетъ всѣ усилія къ успѣшной колонизаціи».—«Предпріимчивость частныхъ лицъ и ихъ капиталы могутъ прилагаться только при увѣренности, что виды правительства *непоколебимо тверды и не могутъ измѣняться съ перемѣною въ личномъ составѣ мѣстной администраціи.* Поэтому коммиссія признаетъ крайне необходимою мѣрою для Черноморскаго прибрежья Кавказа—*составить и Высочайше утвердить планъ благоустройства всего этого побережья въ морскомъ отношеніи,* т. е. назначить окончательно мѣста портовъ для международной торговли и для убѣжища судовъ, плавающихъ вдоль берега и содержащихъ правильное торгово-пассажирское сообщеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ коммиссія признаетъ крайне необходимымъ *окончательно и непоколебимо начертать сѣть сухопутныхъ сообщеній* какъ *государственныхъ* такъ и *мѣстныхъ»* *).

---

*) Докладъ коммиссіи 1879 г. стр. 14 и 15.

Печатано по распоряженію Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества.

С.-Петербургъ, 1885 г. Типографія Товарищества «Общественная Польза», Большая Подъяческая, д. № 39.